



FEDERTRASPORTO

Indagine congiunturale sul settore dei trasporti

II semestre 2013

Numero 37
Dicembre 2013

FEDERTRASPORTO
Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma
Tel. 06.5903972
Telefax 06.5903987
www.federtrasporto.it

Aderente a CONFINDUSTRIA

INDICE

1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE	pag. 1
1.1. Sintesi dei risultati	1
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2013	10
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2013	19
2. LA POLITICA DEI TRASPORTI	27
2.1. Il quadro nazionale	27
2.2. Il quadro europeo	40
3. NOTA SULLA ECONOMIA ITALIANA	55
APPENDICI	72
1. Nota metodologica	72
2. I risultati dell'Indagine dal 2006 al 2013	74
3. I dati del trasporto merci e passeggeri – Anni 2005-2013	78

NOTA

L'indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata dalla FEDERTRASPORTO, con periodicità semestrale, è articolata in tre sezioni:

- la prima riporta i risultati dell'indagine che la Federazione realizza direttamente con la collaborazione di un panel di aziende che operano nel settore del trasporto terrestre (i dati presentati forniscono le previsioni sui principali indicatori del trasporto passeggeri e merci nel semestre in corso ed analizzano quelli relativi al semestre precedente) e dati elaborati da Confitarma, Aiscat, Assaeroporti, Assopporti e altri; dal 2013, vengono progressivamente integrati i dati sul sistema interportuale rilevati da Unione Interporti Riuniti - UIR,*
- la seconda richiama i principali provvedimenti di interesse del settore adottati nel semestre, a livello nazionale ed europeo,*
- la terza fornisce un panorama generale dell'economia nazionale.*

Sul sito Internet www.federtrasporto.it è disponibile l'aggiornamento, con cadenza almeno mensile, del quadro statistico del settore.



1. L'INDAGINE CONGIUNTURALE¹

1.1. Sintesi dei risultati

1.1.1. Trasporto merci

Dopo aver chiuso il 2012 con una dinamica settoriale complessivamente in rosso, le indicazioni raccolte per la prima parte del 2013 mostrano per il trasporto merci un generale progresso misurato da tassi positivi per alcuni comparti del settore e dal rallentamento della discesa delle variazioni negative per altri. Sebbene i margini di incertezza sussistano, le informazioni disponibili per il prosieguo dell'anno confermano le tendenze messe in atto nella prima parte del 2013 e forniscono complessivamente qualche segnale di speranza, in linea con gli elementi positivi che si evincono dall'analisi sull'andamento dell'economia italiana illustrata nel terzo capitolo.

Ciò è particolarmente evidente per il trasporto aereo. La dinamica negativa rilevata nel 2012 (-5% per il traffico in termini di tonnellate) tende ad arrestarsi nei primi sei mesi del 2013, risultando appena dello 0,4%, ma soprattutto cambia di segno considerando i primi dieci mesi. Nel periodo gennaio-ottobre, infatti, si rileva un aumento delle tonnellate trasportate dell'1%, combinazione di una crescita di quasi un punto percentuale e mezzo del trasporto delle merci e di una riduzione di quello della posta (-3%) che continua a diminuire ma ad un tasso inferiore rispetto a quanto rilevato nel primo semestre (sono il 94% e 6% del traffico totale).

Fra gli aeroporti più importanti in termini di traffico, contribuiscono a tale ripresa le dinamiche rilevate al nord, a Milano Malpensa, Venezia e Bologna (in tutti questi casi il traffico è diminuito nel 2012). Nel primo caso, l'incremento è stato del 3%, pari a quasi +10 mila tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2012 e nel secondo l'aumento è stato dell'11%, ossia +3,7 mila tonnellate (incidenza sul totale di periodo del 47% e 5%). A Bologna (quota del 5%), le tonnellate movimentate sono aumentate dell'8%, ossia di 2,7 mila tonnellate. Di converso, il traffico è diminuito a Bergamo e Brescia (incidenza del 13% e 5%): -1% e -2%, flessioni equivalenti al trasporto di 1,3 e 0,8 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. Le contrazioni più elevate in valore assoluto si

¹ L'Indagine congiunturale è stata curata da Flavia Di Castro con l'assistenza tecnica di Francesca Romana Borghese. Monica Salvatore e Margherita Palladino hanno curato rispettivamente il quadro nazionale e il quadro europeo, Ezio Civitareale la Nota economica, sotto la supervisione di Valeria Battaglia. Si ringraziano Mario Tartaglia di FSI e Noli Mazza di Confitarma per la collaborazione nella fase di acquisizione dei dati sull'andamento del settore nei comparti di competenza. Chiuso in redazione il 30-11-2013.



sono però verificate in tre scali che hanno un'incidenza sul totale di pochi decimali: a Pisa, dove le tonnellate movimentate sono passate da 6,2 a 2,0 mila tonnellate, a Catania da 7 a 5 mila tonnellate e ad Alghero dove il traffico si è praticamente annullato.

Relativamente al trasporto terrestre, anche l'analisi dell'andamento del traffico autostradale di veicoli pesanti descrive un comparto dove la tendenza decrescente rallenta nel 2013. Il numero di veicoli-km pesanti, costante nel 2011 ed in calo del 7,5% nel 2012, è risultato ancora in diminuzione nel primo semestre dell'anno in corso ma in misura più attenuata, -4%. I dati disponibili ad oggi sono in linea con tale tendenza. Infatti, considerando il periodo gennaio-settembre, il calo del traffico autostradale di veicoli pesanti in termini di veicoli-km si assottiglia ulteriormente e la variazione negativa si ferma al 3%.

Tab. 1. Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2013

	Gen.-giu.'13	Lug.-dic.'13
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)		
Tonnellate-km	0,8	---
<u>Trasporto aereo</u> (tonnellate; var.% tend.) (2)	-0,4	1,1
Merci	-0,1	1,4
Posta	-4,0	-2,9
<u>Trasporto marittimo di container</u> (teu; var.% tend.) (3)	4,0	---
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. pesanti-km; var.% tend.) (4)	-3,8	-3,0
<u>Trasporto su gomma</u> (5)		
Domanda nazionale	-35,7	-29,7
Domanda internazionale	0,0	10,6

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.
(2) Nella 2° colonna sono riportate le variazioni tendenziali relative a gennaio-ottobre '13.
(3) Dati provvisori; i porti considerati rappresentano il 95% del traffico di container realizzato nel 2012.
(4) Nella 2° colonna è riportata la variazione percentuale tendenziale relativa a gennaio-settembre '13.
(5) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel 1° sem.'13, a seguire nel 2° sem.'13 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Passando all'autotrasporto, il quadro che emerge dalle indicazioni fornite dalle aziende sulla domanda è sempre negativo, nonostante qualche debole segnale positivo per il mercato internazionale. In questo caso, in termini di consuntivo per la prima parte del 2013, la differenza fra i casi di crescita e quelli di diminuzione in termini di tonnellate è risultata nulla mentre era stata negativa ed elevata nello stesso periodo del 2012. In termini previsionali per la seconda parte del 2013, tale indicatore dovrebbe addirittura risultare positivo. Per quanto riguarda la domanda nazionale, invece, la situazione è sempre critica e sia nel I semestre sia nel II (in termini previsionali) continua la prevalenza dei casi di



diminuzione, generando un saldo fra gli andamenti opposti sempre negativo ed elevato.

Anche le indicazioni sull'andamento dell'offerta delineano una situazione difficile. Nel primo semestre del 2013, continuano ad essere più frequenti i casi in cui si verifica una diminuzione della capacità veicolare disponibile rispetto a quelli in cui aumenta; analoga la tendenza per la seconda parte dell'anno, periodo in cui quasi la metà delle aziende prevede di diminuire la capacità veicolare disponibile a fronte di pochi casi in cui dovrebbe aumentare (il saldo di conseguenza, nullo nello stesso semestre del 2012, dovrebbe risultare negativo ed elevato).

In questo campo, un certo segnale positivo può comunque trovarsi nei dati sulle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci. Scese di un terzo nel 2012, il primo semestre 2013 chiude ancora in diminuzione ma la variazione negativa scende al 20%. Estendendo il periodo di osservazione al mese di novembre, la contrazione rispetto allo stesso periodo del 2012 (gennaio-novembre) si ferma al 15%. Considerando solo il mese di novembre, inoltre, dopo una lunghissima serie di variazioni mensili negative, si registra una crescita dell'1%. Considerando le radiazioni di autoveicoli per il trasporto merci, negli ultimi dieci mesi in crescita seppur in misura contenuta (in quanto le ultime quattro variazioni mensili sono negative), la differenza fra prime iscrizioni e radiazioni è complessivamente negativa, confermando la dinamica rilevata per la prima volta nel 2012, ma i saldi mensili degli ultimi mesi risultano gradualmente inferiori a quelli rilevati all'inizio dell'anno.

Per quanto riguarda il settore marittimo, la flotta mercantile italiana per il trasporto merci al 30 novembre 2013 è composta da 1.122 navi, registrando per il terzo anno consecutivo una variazione negativa che tende nel tempo ad assottigliarsi (dati provvisori soggetti a revisione a fine anno). È stata infatti di 29 navi alla fine del 2011 (rispetto alla fine del 2010, anno caratterizzato però da un incremento di 69 unità), è scesa a 19 unità alla fine del 2012 e si è fermata a 15 navi al 30 novembre 2013. Le tsl, pari a 14,3 milioni, sono invece, per la prima volta dopo diversi anni di crescita, in diminuzione, in termini percentuali del 2%. Ad aumentare sono unicamente le navi per i servizi ausiliari²: pari a 600 unità al 30 novembre 2013, ossia 3 in più rispetto al 31 dicembre 2012, registrano anche in termini di tsl una variazione positiva di un punto percentuale.

Fra le altre tipologie, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31 dicembre 2012 (1 unità per 33 mila tsl) mentre risultano in calo le navi da carico sia secco sia liquido³. Nel primo caso, le navi passano da 240 a 234, generando una

² Sono il 54% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl.

³ Le prime rappresentano il 21% delle unità totali ed il 58% delle tsl complessive e le seconde rispettivamente il 26% e 38%.



leggera flessione delle tsl (-1%); nel secondo caso sono in totale 287, 12 in meno rispetto alla fine dell'anno precedente in termini di unità ed il 5% in meno in termini di tsl.

Considerando il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani, in base ai dati disponibili (nei porti considerati si è svolto il 95% del traffico 2012), il primo semestre dell'anno in corso chiude in positivo. Dopo la tenuta nel 2012 (1%), il traffico di container registra in questo periodo un aumento del 4% su base tendenziale. A trainare questa dinamica, è Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment (28% del traffico 2012) dove prosegue la dinamica positiva già rilevata l'anno precedente con una crescita del 15%. Aumenta anche la domanda soddisfatta nel secondo porto di transhipment più importante, Cagliari (quota del 7%), dove i container movimentati sono aumentati del 9%. Chiude invece ancora in negativo Taranto (incidenza del 3%): il traffico, già dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012, continua a diminuire in questo periodo di poco meno di un terzo rispetto allo stesso periodo del 2012.

Tab. 2. Indicatori dell'offerta di trasporto merci nel 2013

	Gen.-giu. '13	Lug.-dic. '13	
<u>Trasporto ferroviario</u> (var.% tend.) (1)			
Treni-km	0,2	---	
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (2)		<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
Flotta di bandiera italiana	---	-1,3	-2,2
- Navi da carico liquido	---	-4,0	-4,7
- Navi da carico secco	---	-2,5	-0,8
- Portarinfuse polivalenti	---	0,0	0,0
- Navi per servizi ausiliari	---	0,5	1,0
<u>Trasporto su gomma</u> (3)	-33,3	-32,4	
<u>Prime iscrizioni autoveicoli nuovi di fabbrica</u> (4)	-19,6	-15,2	
<u>Radiazioni autoveicoli</u> (4)	10,7	2,8	

(1) Dati relativi al traffico merci effettuato dalle società del Gruppo FS Italiane.

(2) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-11-'13 rispetto al 31-12-'12 (dati provvisori).

(3) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e quelle di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta nella prima colonna nel 1° sem.'13, a seguire nel 2° sem.'13 (previsioni).

(4) Autoveicoli per il trasporto merci (dati provvisori); nella seconda colonna è riportata la variazione % tendenziale nel periodo gennaio-novembre '13.

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Al sud, la domanda diminuisce anche a Napoli (quota 4%), in termini tendenziali dell'11%, ed al nord, sul Tirreno, a Genova (incidenza del 22%) dove, dopo un triennio di crescita, il traffico cala del 5%, variazione che però, considerando il periodo gennaio-ottobre, scende al 3,6%. In questa zona, in base ai dati disponibili, è positiva la dinamica a La Spezia (13% del traffico 2012) dove, dopo la battuta di arresto alla dinamica positiva rilevata nel 2012,



il numero dei teu aumenta del 3% in questi primi sei mesi, andamento inoltre confermato considerando i dati ad oggi disponibili che si riferiscono ai primi nove mesi dell'anno. Simile la situazione a Livorno (quota del 6%), dove dopo la contrazione nel 2012, il traffico cresce dell'1% in questo periodo.

Anche al nord est, la domanda soddisfatta è particolarmente positiva. A Trieste, prosegue la crescita dei teu movimentati, in questi primi sei mesi del 14%, variazione che si attesta al 13% considerando anche altri quattro mesi. A Venezia, dopo il calo verificatosi nel 2012, il traffico ricomincia ad aumentare, 4%. Infine, anche a Ravenna, i container movimentati riprendono a crescere, in questi 6 mesi dell'11% (in questi tre porti si è svolto rispettivamente il 4%, 5% e 2% del totale 2012), dinamica che trova conferma nei dati disponibili relativi ai primi 10 mesi.

Infine, per quanto riguarda la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta dalle società del Gruppo FS Italiane, prosegue la dinamica positiva già rilevata nell'ultimo biennio. Il traffico realizzato nel primo semestre del 2013 è stato di circa 11,3 miliardi di tonnellate-km, generando un incremento dell'1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'offerta di treni-km è stata di 22,8 milioni, registrando un timido +0,2% rispetto allo stesso semestre del 2012. Continua a crescere anche il carico medio (tonnellate per treno) che, fra i due periodi a confronto, passa da 491 a 494.

1.1.2. Trasporto di passeggeri di breve e lunga percorrenza

Dopo un 2012 difficile con risultati negativi più o meno accentuati per tutti i comparti della mobilità di passeggeri, le informazioni disponibili per il 2013 ci permettono, con un po' di ottimismo, di intravedere la fine di questo periodo di crisi. Non è possibile parlare ancora di segnali netti di ripresa, fatta eccezione per alcuni comparti, ma nella maggior parte dei casi è evidente un'attenuazione del trend negativo che ha caratterizzato il recente passato.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, dopo la flessione dell'1% registrata nel 2012, nel primo semestre del 2013 la domanda di trasporto soddisfatta ha continuato a diminuire, in misura anche più sostenuta, -3%. Tale dinamica è la sintesi di una flessione della componente nazionale, -9%, e di un andamento positivo di quella internazionale, 1%, su cui incide negativamente la dinamica del traffico in ambito UE, che invece ha un andamento decrescente (-2%). Considerando i primi dieci mesi del 2013, però, la tendenza rilevata nel primo semestre rallenta e la variazione si ferma a -2%, combinazione di una contrazione più modesta del trasporto nazionale (-7%) e di un'espansione costante del trasporto internazionale, 1%, ossia -3,7 milioni di passeggeri nel primo caso e +0,8 milioni nel secondo (rispettivamente il 39% e 61% del traffico di questo periodo, quote



rispettivamente in diminuzione ed in aumento). Migliora il contributo del traffico in ambito UE (i due terzi del totale) la cui variazione, non più di segno negativo, si annulla in questo periodo.

A Milano Malpensa e Roma Fiumicino (13% e 25% del traffico totale) si verificano, come sempre, le flessioni più significative: nel primo caso, la contrazione è del 4% (su cui pesa soprattutto la dinamica della domanda nazionale, -16% ossia -487 mila viaggiatori, ma anche quella internazionale, -0,6% ossia -74 mila passeggeri) e nell'aeroporto principale della capitale, -2% ossia -753 mila viaggiatori (sintesi di una variazione negativa del traffico nazionale, -8% ossia -841 mila persone, ma di una positiva, seppur molto contenuta, di quello internazionale, +0,4%, ossia +94 mila persone).

A seguire, la domanda diminuisce al nord, a Verona ed a Torino (quote entrambe del 2%): nel primo caso del 16%, ossia -455 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo del 2012 (-21% e -13% le variazioni relative alla domanda interna ed internazionale, ossia -202 mila e -246 mila passeggeri) e nel secondo dell'11%, ossia -342 mila viaggiatori (determinato in particolare da un calo sostenuto della componente interna, -17%, ossia -301 mila). Al sud, invece, si segnala la dinamica rilevata a Napoli dove, seppur inferiore rispetto a quanto rilevato nel primo semestre, si registra una flessione del 7%, corrispondente a -371 mila passeggeri (-15% per la domanda nazionale ma +1% per quella internazionale).

Gli incrementi più significativi si confermano a Venezia e Bologna (6% e 4% del traffico). Nel primo caso, la variazione tendenziale è stata del 4% (+272 mila passeggeri): anche qui, la dinamica della componente nazionale è negativa, -5% (-73 mila viaggiatori), mentre risulta positiva quella relativa al trasporto internazionale (80% del traffico aeroportuale), 6% (+348 mila), sviluppo frenato dal traffico che si è svolto nei confini dell'Unione Europea (-2%). Nello scalo emiliano, questo periodo chiude con un incremento tendenziale del 4% (+182 mila persone) dove, ancora una volta, l'aumento sostenuto del traffico internazionale (8%, +301 mila) si è contrapposto alla flessione di quello nazionale (-7%, -109 mila). Comunque, in valore assoluto, l'aumento più importante si è verificato a Trapani che ha un'incidenza sul totale di un solo punto percentuale: tra i due periodi a confronto, il numero di viaggiatori è passato da 1,4 a 1,7 milioni, ossia +21%, espansione questa volta trainata dalla componente sia nazionale (due terzi del traffico aeroportuale), 17% (+161 mila), sia internazionale, 29% (+128 mila).

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico (viaggiatori-km) realizzati da Trenitalia - Gruppo FS Italiane, contrariamente a quanto accaduto nel recente passato, ricominciano a crescere nel primo semestre del 2013. In questo periodo il numero di viaggiatori-km è stato di 9 miliardi, ossia il 2% in più



rispetto al primo semestre dell'anno precedente. A sostenere questa dinamica, l'espansione della domanda dei servizi a mercato. Infatti, dopo la lieve flessione del 2012, i viaggiatori-km relativi a questo settore in questi primi sei mesi sono stati 7 miliardi, ossia il 3% in più in termini tendenziali. All'interno del segmento a mercato, spicca il successo dei prodotti "Freccie" (Frecciarossa e Frecciargento che operano sull'alta velocità, e Frecciabianca) la cui variazione positiva raggiunge, tra i due semestri a confronto, il 5%.

Tab. 3. Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2013

	Gen.-giu.'13	Lug.-dic.'13
<u>Trasporto ferroviario</u> (viaggiatori-km; var.% tend.) (1)		
Regionale	0,1	---
Media e lunga percorrenza	1,8	---
- di cui Servizi a mercato (2)	2,8	---
<u>Trasporto aereo</u> (viaggiatori; var.% tend.) (3)	-3,3	-2,4
Nazionale	-9,1	-7,2
Internazionale	1,0	1,0
<u>Trasporto crocieristico</u> (viaggiatori; var.% tend.) (4)	---	1,6
<u>Trasporto autostradale</u> (veic. leggeri-km; var.% tend.) (5)	-2,5	-1,8
<u>Tpl grandi aziende</u> (6)	-4,5	9,1

(1) Dati relativi al traffico effettuato da Trenitalia del Gruppo FS Italiane.
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.
(3) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-ottobre '13.
(4) Nella 2° colonna, è riportata la variazione percentuale annua (proiezioni Cemar).
(5) Nell'ultima colonna è riportata la variazione tendenziale del periodo gennaio-settembre '13.
(6) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (viaggiatori) nella prima colonna nel 1° sem.'13, a seguire nel 2° sem.'13 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Anche per l'offerta in termini di treni-km, il primo semestre del 2013 interrompe la tendenza negativa rilevata negli ultimi anni: complessivamente, sono stati 38 milioni ossia ben il 10% in più rispetto allo stesso semestre del 2012. Ancora più elevata è poi la variazione rilevata per i servizi a mercato. Dopo la lieve contrazione del 2012, l'offerta dei relativi treni-km è aumentata in questi primi sei mesi del 2013 del 13%.

Considerando il trasporto autostradale, dopo aver chiuso il 2010 con livelli di traffico simili a quelli ottenuti l'anno precedente, il 2011 in calo dell'1,4% ed il 2012 con una flessione più sostenuta, 7%, i dati disponibili per il 2013 mettono in evidenza una discreta attenuazione di tale dinamica. Considerando il primo semestre, il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana è stato di 26,8 miliardi, registrando una variazione negativa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di due punti percentuali e mezzo.



In base ai dati ad oggi disponibili, che si riferiscono al periodo gennaio-settembre, grazie alle ultime variazioni mensili finalmente di segno positivo, la contrazione del traffico autostradale si riduce ulteriormente, risultando di pochi decimali inferiore al due per cento.

Passando ora al trasporto marittimo di passeggeri dal lato dell'offerta, al 30 novembre 2013 (dati provvisori soggetti a revisione a fine anno), la flotta di bandiera italiana per il trasporto di passeggeri si compone di 448 navi, risultando così numericamente superiore di quattro unità rispetto al 31 dicembre 2012; in termini di tsl, si rileva una leggerissima flessione, inferiore all'1%.

Tab. 4. Indicatori dell'offerta di trasporto passeggeri nel 2013

	Gen.-giu.'13	Lug.-dic.'13	
<u>Trasporto ferroviario</u> (treni-km; var.% tend.) (1)			
Regionale	0,3	---	
Media e lunga percorrenza	10,4	---	
- di cui Servizi a mercato (2)	13,2	---	
<u>Trasporto marittimo</u> (var.%) (3)		<i>Numero</i>	<i>Tsl</i>
- Flotta di bandiera italiana	---	0,9	-0,8
<u>Tpl grandi aziende</u> (4)	-22,8	-14,2	

(1) Dati relativi al traffico effettuato da Trenitalia del Gruppo FS Italiane.
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.
(3) Navi sopra le 100 tsl; sono riportate le variazioni al 30-11-'13 rispetto al 31-12-'12 (dati provvisori).
(4) I valori indicati sono i saldi fra le risposte di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale dell'offerta (posti) nella prima colonna nel 1° sem.'13, a seguire nel 2° sem.'13 (previsioni).

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie

Dal lato della domanda, per quanto riguarda il settore delle crociere, il 2013 si annuncia essere di nuovo un periodo positivo. Dopo un 2012 che aveva interrotto la lunga serie di variazioni positive (su cui ha pesato sia la crisi economica mondiale sia i noti incidenti di inizio anno, nonché il confronto con il 2011, anno in cui la variazione positiva era stata molto elevata), il mercato delle crociere nel 2013 dovrebbe risultare in crescita, secondo le proiezioni Cemar, di quasi il 2%. A conferma di tale ripresa, la dinamica rilevata nel porto di Civitavecchia (primo porto italiano in questo comparto, con un'incidenza sul traffico 2012 del 23%) che nel primo semestre del 2013 ha registrato un incremento del traffico pari al 22%. Anche a Napoli e Venezia (quote a seguire più elevate nel 2012, rispettivamente pari a 12% e 17%), il numero dei crocieristi è aumentato rispettivamente del 7% (primo semestre) e del 4% (primi dieci mesi). Spostandoci al nord ovest, è molto positiva la dinamica rilevata a Savona, in crescita del 40% nel primo semestre, a Genova dove nei primi dieci mesi del 2013, la variazione tendenziale positiva raggiunge il 39%,



andamenti a cui si contrappone la flessione rilevata invece a Livorno che in questo stesso periodo è stata del 24% (quote 2012 dell'8% nei porti liguri e del 10% in quello toscano).

Passando ora al trasporto pubblico locale, ed in particolare al trasporto regionale di Trenitalia - Gruppo FS Italiane, i dati disponibili per il 2013 interrompono la serie di variazioni negative registrate nell'ultimo biennio. Nel I semestre 2013, infatti, la domanda soddisfatta è stata di 9,9 miliardi di viaggiatori-km, risultando così all'incirca costante rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente (+0,1%). Anche l'offerta in termini di treni-km, caratterizzata da una dinamica negativa negli ultimi due anni, mette in evidenza segnali di ripresa, seppur di modesta entità, essendo risultata pari complessivamente a 77,6 milioni, ossia lo 0,3% in più rispetto allo stesso semestre del 2012.

Considerando le grandi aziende erogatrici di trasporto pubblico locale, è sempre l'incertezza che caratterizza questo settore. Analizzando le risposte sull'andamento della domanda nel primo semestre dell'anno in corso, in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km, le situazioni più frequenti sono quelle di stabilità (quasi la metà delle aziende); ma fra le altre sono leggermente più numerosi i casi in cui la domanda è risultata in diminuzione cosicché il saldo fra gli andamenti opposti, positivo nello stesso periodo del 2012, risulta negativo. In base alle previsioni delle aziende per la seconda parte del 2013, non si evince ancora una direzione certa, seppur con qualche elemento di speranza in più rispetto al primo semestre. A fronte di situazioni di stabilità in quasi la metà delle aziende, il saldo fra casi di aumento e di diminuzione dovrebbe avere questa volta segno positivo considerando la domanda in termini di viaggiatori e rimanere nullo in termini di viaggiatori-km.

Dal lato dell'offerta, contrariamente a quanto accaduto in passato, sono molto numerosi i casi in cui nessun tipo di processo di riorganizzazione è stato messo in atto. In termini di consuntivo per il primo semestre, questi sono stati circa i due terzi mentre fra le altre, ancora più che in passato, prevalgono azioni rivolte ad una riduzione dell'offerta (si deteriora di conseguenza il saldo fra casi di crescita e di diminuzione, sia in termini di posti sia considerando i posti-km). In termini previsionali per il secondo semestre dell'anno in corso, la situazione è analoga. Dovrebbero essere molto più frequenti rispetto al passato le situazioni di stabilità e, sia per i posti sia i posti-km, fra le altre continueranno a prevalere quelle di diminuzione, seppur in misura decisamente più contenuta rispetto allo stesso periodo del 2012.

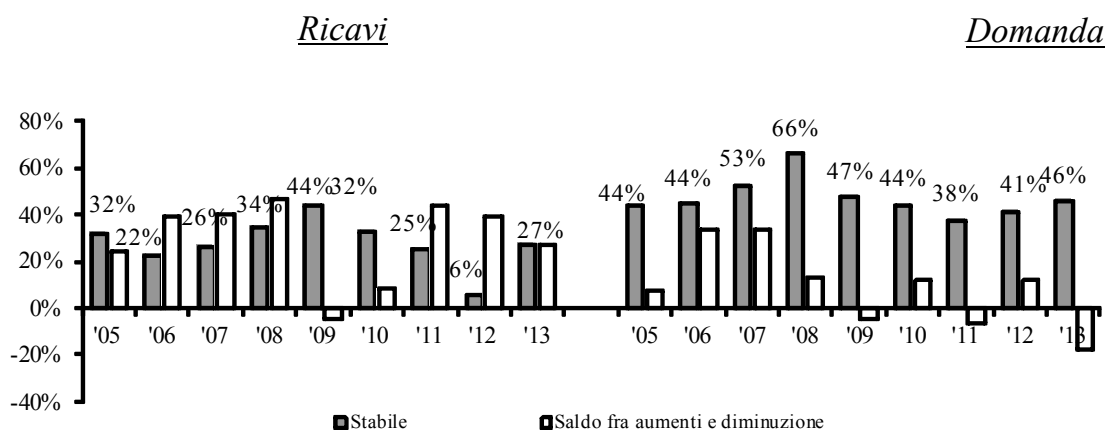
1.2. Il trasporto nel periodo gennaio-giugno 2013

1.2.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle indicazioni delle aziende di questo settore per il primo semestre dell'anno in corso, dopo la ripresa del 2012, la situazione si presenta incerta. Dal lato della domanda in termini sia di viaggiatori sia di viaggiatori-km, a fronte di situazioni di stabilità dichiarate da quasi la metà delle aziende, fra le altre prevalgono i casi di diminuzione cosicché il saldo fra gli andamenti opposti, positivo nello stesso periodo del 2012, risulta negativo.

Graf. 1. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel primo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)



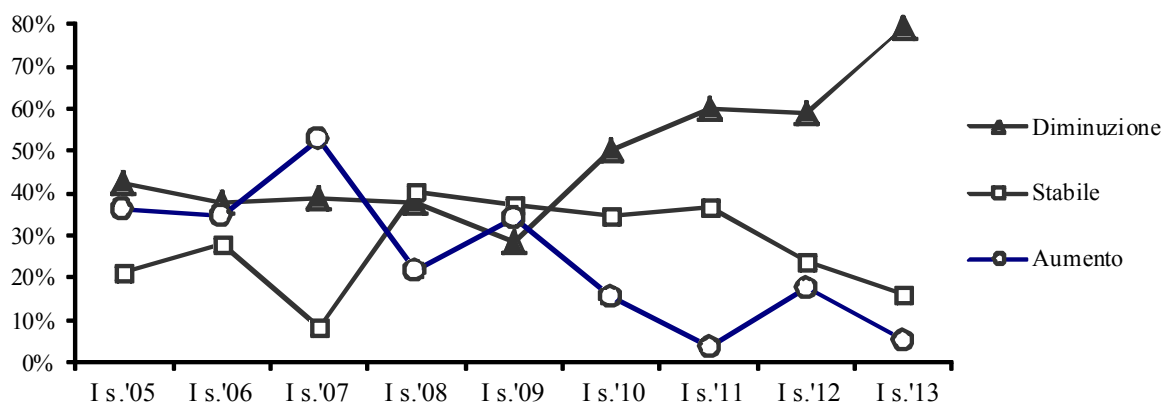
Per quanto riguarda i ricavi da traffico, a fronte di indicazioni di aumento del livello medio delle tariffe nel 33% delle aziende, i ricavi sono risultati in aumento nella metà dei casi esaminati ed in diminuzione in quasi un quarto; il saldo fra tali dinamiche è dunque positivo, anche se in valore assoluto inferiore rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2012.

Dal lato dell'offerta, nel primo semestre dell'anno in corso sono diminuiti i processi di riorganizzazione (due terzi i casi di stabilità) e, ancora più che in passato, fra le altre prevalgono i casi di riduzione. In termini di posti, il saldo fra casi di crescita e di diminuzione oscilla intorno a -23 punti percentuali. Tale indicatore si deteriora in misura ancora più evidente considerando i posti-km: in questo caso infatti, il saldo fra gli andamenti opposti passa da -6 (stesso periodo dell'anno precedente) a -36 punti percentuali.

In merito alla dinamica dell'occupazione, la situazione è sempre molto critica. I casi di

diminuzione risultano, oltre che molto numerosi, in aumento cosicché il saldo fra le risposte opposte oscilla intorno a -74 punti percentuali, un valore fra i più elevati negli anni. In relazione al livello degli investimenti, la distribuzione delle risposte mostra invece una situazione leggermente diversa. A fronte di casi di stabilità in quasi il 40% delle aziende, fra le altre prevalgono nettamente le situazioni di aumento; il saldo fra tali andamenti con quelli di diminuzione di conseguenza migliora sensibilmente, raggiungendo un valore elevato e positivo (pari invece a -11 punti percentuali nello stesso periodo del 2012).

Graf. 2. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale dell'occupazione nel primo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)



Infine, per quanto riguarda la produttività dei mezzi, dopo i numerosi aumenti riscontrati nello stesso periodo dell'anno precedente, questa volta sono i casi di stabilità ad essere i più frequenti, circa la metà delle aziende; fra le altre, comunque, prevalgono i casi di aumento cosicché il saldo fra gli andamenti opposti rimane positivo ed elevato. Per quanto riguarda la produttività del personale, invece, dopo i numerosi casi di aumento riscontrati nello stesso semestre dell'anno precedente, questi diminuiscono leggermente a beneficio dei casi di diminuzione; il saldo fra gli andamenti opposti rimane comunque positivo ed elevato.

Passando ora al trasporto regionale di Trenitalia del Gruppo FS Italiane, la variazione della domanda soddisfatta, negativa nell'ultimo biennio, cambia di segno. Nei primi sei mesi del 2013, il numero di viaggiatori-km è stato di 9,9 miliardi, risultando così all'incirca costante rispetto allo stesso periodo del 2012 (+0,1%). Anche per i treni-km, s'inverte la tendenza negativa rilevata negli ultimi due anni: nel primo semestre dell'anno in corso sono stati complessivamente 77,6 milioni, registrando una variazione, seppur di pochi decimali, positiva (+0,3%).

Tab. 5. La domanda e l'offerta di trasporto regionale ferroviario nel periodo gennaio-giugno 2013 (1)

	<i>Viaggiatori-km</i>	<i>Treni-km</i>
<u>I semestre '13</u>		
Var. %	0,1	0,3
(1) Dati relativi al traffico effettuato da Trenitalia del Gruppo FS Italiane; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.		

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A

Il trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza

Dopo un triennio di dinamiche negative, il trasporto ferroviario di Trenitalia del Gruppo FS Italiane sulla media e lunga percorrenza mostra segnali di ripresa nella prima parte del 2013. Nel primo semestre i viaggiatori-km sono stati 9 miliardi, ossia il 2% in più rispetto allo stesso periodo del 2012. Anche per l'offerta in termini di treni-km, s'inverte la dinamica negativa degli ultimi anni: sono stati in totale 38 milioni registrando così una crescita su base tendenziale di ben dieci punti percentuali.

All'interno di questo settore, dopo il leggero calo registrato nel 2012, la domanda dei servizi a mercato ricomincia a crescere. Nel primo semestre del 2013, i viaggiatori-km sono stati 7 miliardi registrando una variazione positiva del 3%. Analoghe le dinamiche dal lato dell'offerta. Dopo la contrazione, seppur modesta, rilevata nel 2012, i treni-km relativi a questi servizi nei primi sei mesi del 2013 sono risultati di nuovo in aumento, ed in misura sostenuta, 13%. La quota dei servizi a mercato sul totale, in forte crescita negli ultimi anni, continua ad aumentare ma in misura più contenuta: in termini di viaggiatori-km, si passa dal 77% al 78% fra il primo semestre del 2012 e quello del 2013 e dal 68% al 69% in termini di treni-km.

Tab. 6. La domanda e l'offerta di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza nel periodo gennaio-giugno 2013 (1)

	Viagg.-km		Treni-km	
	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>	<i>Totale</i>	<i>Di cui Servizi a mercato (2)</i>
<u>I sem. '13</u>				
Var. %	1,8	2,8	10,4	13,2
(1) Dati relativi al traffico effettuato da Trenitalia del Gruppo FS Italiane; variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.				
(2) Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.				

Fonte: Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

All'interno del segmento a mercato prosegue il successo dei prodotti "Freccie" (Frecciarossa e Frecciargento che operano sull'alta velocità, e Frecciabianca) con un incremento di circa il 5 per cento tra i due semestri a confronto.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi sei mesi del 2013, prosegue la flessione della domanda di trasporto soddisfatta dal vettore aereo. Il traffico passeggeri registra su base tendenziale una variazione negativa del 3%. Tale risultato è la combinazione però di una contrazione sostenuta del traffico nazionale, -9% ossia 2,7 milioni di viaggiatori in meno rispetto allo stesso periodo del 2012, e di un andamento positivo della componente internazionale, 1% corrispondente ad un incremento di quasi mezzo milione di passeggeri (rispettivamente sono il 40% e 60% del traffico totale). In questo mercato, pesa la dinamica particolarmente negativa del traffico in ambito dell'Unione Europea (due terzi dei movimenti internazionali) che perde il 2%, ossia circa 415 mila passeggeri.

Tab. 7. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-giugno 2013 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %	Passeg.	Var. %
Bergamo	1.304.282	-1,2	2.857.911	-0,8	2.426.310	-4,2	4.167.943	-0,9
Bologna	767.289	-4,3	2.100.969	10,9	0	-	2.899.244	6,1
Catania	2.256.053	-6,5	643.622	12,8	539.785	7,2	2.915.293	-2,9
Mi LIN	2.459.126	-5,1	1.868.964	0,5	1.867.837	0,6	4.329.117	-2,7
Mi MXP	1.461.428	-18,0	6.978.240	-0,3	4.209.195	-1,0	8.515.335	-4,1
Napoli	1.273.532	-16,9	1.197.673	2,2	1.027.802	-1,0	2.485.121	-8,5
Palermo	1.579.074	-11,7	377.054	8,3	365.765	8,7	1.963.287	-8,4
Pisa	599.822	-8,6	1.384.342	-1,5	0	-	1.988.719	-3,7
Roma CIA	462.565	-14,8	1.650.785	-4,7	1.603.338	-6,0	2.113.350	-7,1
Roma FCO	5.277.455	-9,5	11.536.068	1,4	6.849.260	-0,9	16.924.520	-2,3
Venezia	798.268	-6,8	3.064.433	8,4	2.289.763	-1,1	3.870.265	4,9
Totale	26.543.533	-9,1	39.661.046	1,0	26.101.079	-1,6	66.530.942	-3,3

(1) Sono riportati i dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.
(2) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

Fonte: Assaeroporti

Il traffico è diminuito nella maggior parte degli aeroporti. La flessione più importante in valore assoluto è stata rilevata nello scalo di Fiumicino (stessa dinamica nel 2012) dove il traffico (quota sul totale del 25%) è sceso in termini tendenziali del 2%, ossia -405 mila passeggeri. Tale dinamica è determinata dalla componente nazionale che nei primi sei mesi del 2013 subisce una riduzione su base tendenziale del 10%, ossia di 551 mila passeggeri, flessione attenuata dall'andamento del traffico internazionale che, seppur in misura contenuta (1%) aumenta grazie a quello con i paesi esterni all'Unione Europea (il traffico in questa zona diminuisce invece dell'1%, ossia -59 mila passeggeri)¹.

¹ Nell'aeroporto di Roma Fiumicino, il traffico nazionale e quello internazionale rappresentano il 31% ed il 68% (di cui il 59% riguarda spostamenti nell'ambito dell'Unione Europea) del totale di periodo.



La contrazione di traffico in termini assoluti più robusta successiva è stata rilevata invece al nord, a Milano Malpensa (quota sul totale del 13%), -4% corrispondente a -367 mila passeggeri, andamento che conferma quello calante già rilevato nel 2012. La flessione del traffico nazionale è stata di circa 321 mila passeggeri, -18%, mentre la componente internazionale (rispettivamente il 17% e 82% del traffico aeroportuale) chiude con un andamento sostanzialmente stabile (-0,3%, -21 mila), su cui pesa il traffico in ambito Ue, in diminuzione dell'1% in questo periodo (-41 mila).

Di 232 mila passeggeri è stata poi la flessione tendenziale rilevata a Napoli (quota sul totale del 4%) dove il traffico è diminuito complessivamente del 9% rispetto allo stesso periodo del 2012. È esclusivamente il mercato nazionale (51% del totale aeroportuale) a determinare questo andamento dato che in questo periodo registra una flessione del 17% (-260 mila viaggiatori) mentre quello internazionale chiude con un andamento positivo (2%), nonostante la flessione del traffico in ambito Ue (-1%).

Fra gli aeroporti con un'incidenza inferiore al 3%, si segnala la consistente flessione del traffico rilevata a Verona, -16% ossia 242 mila persone in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. Diminuisce il traffico sia nazionale, -26% ossia -136 mila persone, sia internazionale, -11% ossia -108 mila (rappresentano rispettivamente il 31% e 68% del totale aeroportuale).

Sempre in questa area, si è invece riscontrato l'incremento in valore assoluto più rilevante. A Venezia (6% del totale), i passeggeri sono aumentati in questi mesi del 5%, ossia +182 mila viaggiatori rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale andamento è stato determinato esclusivamente dalla componente più importante di questo scalo (79% del traffico) ossia quella internazionale, +8% che corrisponde a +238 mila passeggeri, a sua volta influenzata soprattutto dal traffico extra Unione Europea dato che la variazione all'interno di questa area è negativa, pari all'1%; anche la componente nazionale diminuisce, in termini tendenziali del 7% (-59 mila viaggiatori).

A seguire, la variazione positiva in valore assoluto più sostenuta è stata rilevata a Bologna (incidenza del 4%), dove è stato registrato un incremento del 6% (168 mila viaggiatori in più rispetto allo stesso periodo del 2012); rilevante è, come sempre, la crescita della componente internazionale, 11% ossia +207 mila persone, mentre diminuisce del 4% quella nazionale, ossia -35 mila persone (rappresentano rispettivamente il 73% e 27% del traffico in questo scalo).

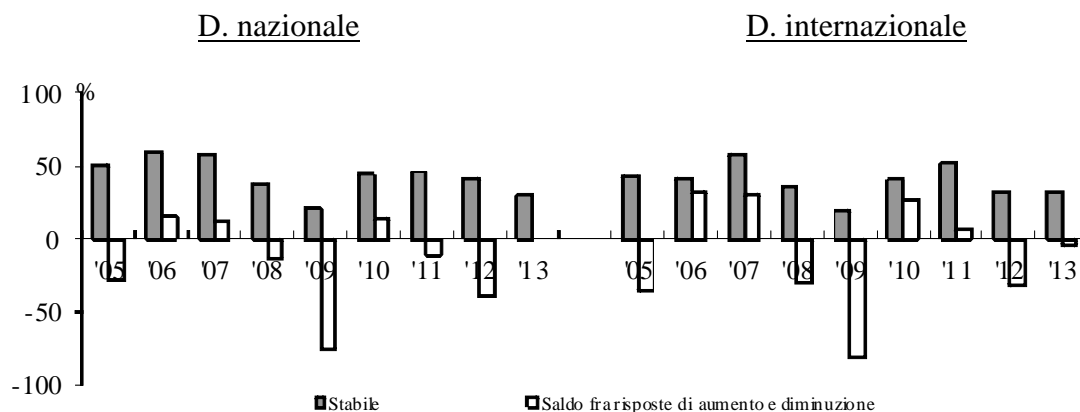
1.2.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su strada

Continua ad essere complessivamente negativo il quadro che emerge dalle indicazioni

fornite dalle aziende di questo settore per la prima parte dell'anno in corso, anche se con qualche debole segnale positivo. Per quanto riguarda la domanda nazionale, sono sempre di gran lunga prevalenti i casi di diminuzione a fronte di un numero modesto di quelli di aumento. Considerando le tonnellate e le tonnellate-km, il saldo fra gli andamenti opposti è dunque negativo, pari rispettivamente a -36 (più o meno come nello stesso semestre 2012) ed a -48 punti percentuali (in aumento rispetto ad allora). Per quanto riguarda la domanda internazionale, però, tale indicatore, in termini sia di tonnellate sia di tkm, mette in evidenza segnali incoraggianti, risultando nullo nel primo caso e pari a soli -5 punti percentuali nel secondo (valori negativi e sostenuti invece nello stesso periodo del 2012).

Graf. 3. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel primo semestre – Anni 2005-2013



In merito all'andamento dei ricavi del traffico, dopo la timida ripresa del biennio 2010-'11 annullata però nel 2012, le indicazioni sono ancora negative. Continuano ad essere meno numerosi i casi di aumento rispetto a quelli di flessione ed il saldo fra tali dinamiche si attesta a -25 punti percentuali, poco più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Dal lato delle tariffe, sono sempre molto numerose le aziende che hanno deciso di non modificarle. A livello internazionale, il livello medio è rimasto costante nei tre quarti delle imprese mentre fra le altre prevalgono di gran lunga i casi di diminuzione rispetto a quelli di aumento. A livello nazionale, i casi di stabilità sono circa i due terzi e pure in questo caso sono state indicate in diminuzione da quasi tutte le altre aziende.

Anche le indicazioni sull'andamento dell'offerta continuano a descrivere un quadro incerto. Sono sempre molto più numerose le imprese in cui si verifica una diminuzione della capacità veicolare disponibile rispetto a quelle in cui aumenta anche se, rispetto al passato, sono soprattutto i casi di stabilità ad aumentare, oltre che ad essere di nuovo i più frequenti.

In relazione all'andamento dei fattori produttivi, le indicazioni delineano sempre un clima di sfiducia, seppur con qualche debole elemento di speranza. Per quanto riguarda



l'occupazione, il saldo fra le dinamiche opposte oscilla intorno ai trenta punti percentuali, risultando così superiore a quello rilevato nello stesso semestre del 2012. Per gli investimenti, sono sempre i casi di diminuzione ad essere i più frequenti ma rispetto allo stesso semestre del 2012, aumentano i casi di crescita cosicché il saldo fra tali andamenti, pur rimanendo negativo e sostenuto, risulta comunque più basso rispetto a quello rilevato nello stesso periodo del 2012.

Tab. 8. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel primo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)

	<i>I s. '05</i>	<i>I s. '06</i>	<i>I s. '07</i>	<i>I s. '08</i>	<i>I s. '09</i>	<i>I s. '10</i>	<i>I s. '11</i>	<i>I s. '12</i>	<i>I s. '13</i>
Fatturato									
Aumento	25,5	42,0	51,9	34,5	1,8	50,0	51,1	28,2	25,0
Stabile	29,0	44,0	34,6	31,0	8,8	20,4	26,7	23,1	25,0
Diminuzione	45,5	14,0	13,5	34,5	89,5	29,6	22,2	48,7	50,0
T. nazionali									
Aumento	11,3	16,7	28,3	40,4	1,9	2,1	28,6	27,0	9,4
Stabile	66,0	78,6	69,6	51,9	45,3	76,6	61,9	59,5	65,6
Diminuzione	22,7	4,8	2,2	7,7	52,8	21,3	9,5	13,5	25,0
T. internaz.									
Aumento	4,9	22,6	23,1	23,7	0,0	10,0	35,3	14,3	4,3
Stabile	73,1	74,2	76,9	60,5	35,0	85,0	58,8	71,4	73,9
Diminuzione	22,0	3,2	0,0	15,8	65,0	5,0	5,9	14,3	21,7

Infine, le indicazioni sulla produttività. Per quanto riguarda quella del personale, a fronte di poco più di un terzo di casi di stabilità, le situazioni di diminuzione sono ancora una volta più frequenti di quelle di crescita, anche se in misura di poco inferiore rispetto allo stesso periodo del 2012. Per la produttività dei mezzi, a fronte di casi di stabilità in circa la metà delle aziende, il saldo fra gli andamenti opposti, seppur ancora negativo ed elevato, risulta comunque leggermente più basso rispetto al passato.

Il trasporto aereo di merci e posta

La dinamica negativa rilevata nel 2012 (-5%) tende ad arrestarsi nei primi sei mesi del 2013. In questo periodo le tonnellate movimentate sono state 445 mila, appena lo 0,4% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. La quantità di merci movimentata è rimasta essenzialmente costante mentre quella della posta è diminuita del 4% (rispettivamente il 93% e 7% del totale di periodo).

Gli incrementi più importanti si sono verificati a Bologna e Venezia. Nel primo caso, il traffico è aumentato dell'8%, pari a quasi 1.600 tonnellate in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e nel secondo caso del 6%, ossia di 1,1 mila tonnellate. In entrambi questi aeroporti si è svolto il 5% del traffico di questo periodo. Molto sostenuto è stato anche l'incremento rilevato a Genova, che rappresenta appena lo 0,6% del traffico totale, dove le tonnellate sono passate da 1,5 a 2,5 mila fra i due semestri a confronto (in

questi tre scali, il traffico postale è praticamente nullo).

Fra gli aeroporti più importanti in termini di traffico, la flessione più rilevante si è verificata a Brescia (5% del totale). Le tonnellate movimentate sono state circa 21 mila, ossia il 6% in meno rispetto allo stesso periodo del 2012 (in valore assoluto -1,4 mila). Tale dinamica è stata determinata esclusivamente dal traffico delle merci, in calo del 17% su base tendenziale mentre quello della posta, la componente di gran lunga più importante in questo scalo (67% del traffico) seppur in misura molto modesta registra una variazione di segno positiva (0,4%).

Tab. 9. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-giugno 2013 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%	Mgl.	Var.%
Bergamo	56.615	0,1	0	-	56.615	0,1
Bologna	22.051	12,3	0	-100,0	22.051	7,9
Brescia	6.927	-17,4	13.802	0,4	20.729	-6,3
Milano LIN	7.949	-1,5	2.255	2,1	10.204	-0,7
Milano MXP	205.312	0,5	4.288	-2,9	209.600	0,4
Roma FCO	65.684	0,5	3.457	-9,4	69.141	0,0
Venezia	21.572	5,7	3	-82,4	21.575	5,6
Totale	415.668	-0,1	29.240	-4,0	444.908	-0,4

(1) Dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale nel periodo superiore al 2%; quelli relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.

Fonte: Assaeroporti

Flessioni particolarmente sostenute si sono comunque verificate in due scali minori, a Catania e Pisa, che hanno un'incidenza sul totale di periodo dello 0,7% e 0,3%. Nell'aeroporto siciliano, le tonnellate movimentate sono diminuite di circa un terzo, ossia di 1,4 mila tonnellate; in quello toscano, il traffico è stato di quasi 1,2 mila tonnellate mentre nello stesso periodo del 2012 aveva raggiunto 3,3 mila tonnellate. In entrambi questi scali, il trasporto delle merci rappresenta più del 90% del traffico.

Il trasporto marittimo di merci

In base ai dati disponibili sul trasporto di container nei principali porti italiani (nei porti considerati si è svolto il 95% del traffico 2012), il primo semestre dell'anno in corso chiude in positivo. Dopo la crescita nel 2010 (3%), la flessione all'incirca della stessa entità l'anno successivo e di nuovo la crescita (seppur in misura modesta) nel 2012, il traffico di container, circa 4,8 milioni di teu, registra in questi primi sei mesi del 2013 un aumento del 4%, corrispondente in valore assoluto a +181 mila teu rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ad influenzare tale andamento è il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment dove si è svolto nel 2012 il 28% del traffico



containerizzato. Dopo il calo registrato nel 2011 (-19%) ed il recupero l'anno successivo (18%), nei primi sei mesi del 2013 la movimentazione di container è risultata in crescita del 15%. Positivo anche l'andamento nel secondo porto di transhipment più importante: a Cagliari (quota del 7% nel 2012), i container movimentati sono cresciuti del 9%. Chiude invece ancora in negativo Taranto (incidenza del 3%), dove il traffico, dimezzatosi tra il 2011 ed il 2012, continua a diminuire in questi primi sei mesi del 2013 di poco meno di un terzo rispetto allo stesso periodo del 2012.

Tab. 10. Il trasporto marittimo di container: andamento tendenziale nei principali porti italiani nel primo semestre 2013

Porti	Container (teu)	
	Var. %	Comp. % 2012
Genova	-4,9	21,5
La Spezia	2,8	13,0
Livorno	0,9	5,7
Civitavecchia	9,6	0,5
Napoli	-11,0	5,7
Gioia Tauro	15,2	28,4
Taranto	-29,7	2,7
Ravenna	11,1	2,2
Venezia	4,0	4,5
Trieste	13,6	4,2
Cagliari-Sarroch	8,8	6,5
Totale	4,0	94,9

Fonte: Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie (dati provvisori)

Sempre al sud, la domanda è diminuita a Napoli (6%), dove i container movimentati, dopo la crescita del 4% nel 2012, subiscono una flessione in termini tendenziali dell'11%. Al nord invece, sul Tirreno, il traffico è calato a Genova (quota del 22%) dove, dopo un triennio di aumento, registra in questi sei mesi una variazione tendenziale negativa di quasi il 5%. In quest'area è invece positiva la dinamica a La Spezia (13% del traffico complessivo 2012) dove la battuta di arresto alla dinamica positiva rilevata nel 2012 non trova conferma in questo primo semestre, registrando infatti una variazione positiva del 3%. Analoga la situazione a Livorno (quota del 6%): dopo un biennio di aumenti e la contrazione nel 2012, i teu ricominciano a crescere in misura dell'1% in questo periodo.

Anche al nord est, la domanda soddisfatta è particolarmente positiva. A Trieste, continua ad avere un andamento crescente il numero dei teu movimentati che in questo periodo raggiunge i quattordici punti percentuali. A Venezia, dopo il calo verificatosi nel 2012, il traffico riprende a crescere, in termini tendenziali del 4%. Infine, anche a Ravenna, i container movimentati hanno di nuovo una dinamica positiva, che raggiunge in questi 6 mesi l'11% (in questi tre porti si è svolto rispettivamente il 4%, 5% e 2% del traffico 2012).

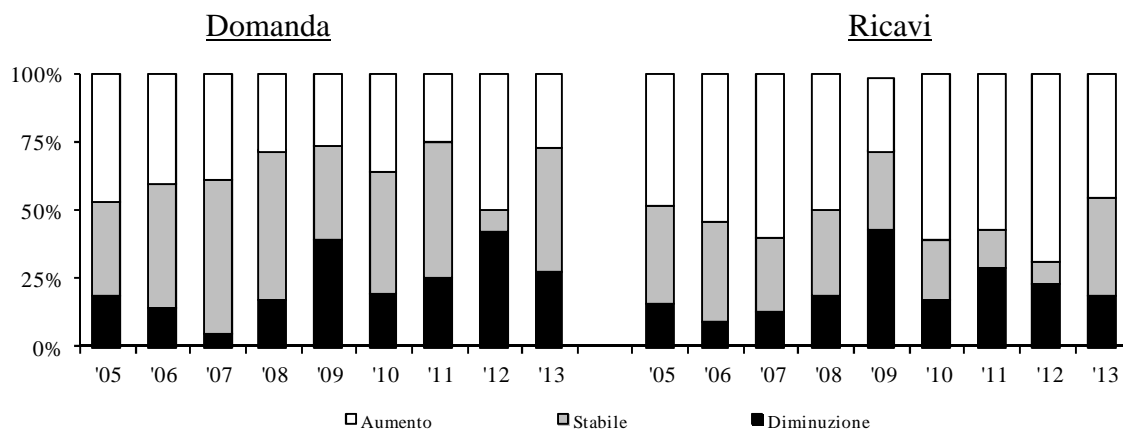
1.3. Il trasporto nel periodo luglio-dicembre 2013

1.3.1. Il trasporto passeggeri

Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali

In base alle previsioni delle aziende sulla domanda soddisfatta, la seconda parte del 2013 si presenta ancora come un periodo incerto, però sicuramente meno rispetto al primo semestre. In termini di viaggiatori, a fronte di situazioni di stabilità in quasi la metà delle aziende, fra le altre dovrebbero prevalere i casi di aumento generando un saldo di nove punti percentuali. In termini di viaggiatori-km, si conferma lo stesso numero di aziende in cui non dovrebbe subire modifiche, mentre le altre si ripartiscono in modo equo fra previsioni di crescita e di diminuzione.

Graf. 4. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale della domanda (vkm) e dei ricavi nel secondo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)



In relazione alla distribuzione delle risposte sull'andamento dei ricavi da traffico, fra l'altro a fronte di indicazioni di stabilità del livello medio delle tariffe da parte di quasi i tre quarti delle aziende, dovrebbero prevalere ancora i casi di crescita, anche se in misura inferiore rispetto a quanto accaduto nello stesso periodo del 2012. Il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe oscillare intorno ai 27 punti percentuali, quasi la metà rispetto a quanto rilevato nello stesso periodo del 2012.

Dal lato dell'offerta, contrariamente al passato, dovrebbero essere meno frequenti i processi di riorganizzazione. Considerando i posti, l'offerta dovrebbe rimanere costante nei tre quarti delle aziende mentre fra le altre continueranno a prevalere le dinamiche di diminuzione, seppur in misura più contenuta rispetto al 2012, generando un saldo fra gli andamenti opposti negativo, di circa 14 punti percentuali (era quasi il triplo nello stesso

periodo del 2012). Le dinamiche sono analoghe considerando l'offerta in termini di posti-km: in questo caso, le situazioni di stabilità dovrebbero oscillare intorno al 59% ed il saldo fra gli andamenti opposti sarà dunque negativo, risultando pari a circa quattordici punti percentuali (rispetto a -50 nello stesso periodo del 2012).

Tab. 11. Il trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali: andamento tendenziale degli investimenti e dell'occupazione nel secondo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13
<u>Investimenti</u>									
Aumento	43,6	38,6	28,3	34,1	31,7	51,4	33,3	15,4	50,0
Stabile	41,0	38,6	54,3	52,3	48,8	34,3	52,4	38,5	36,4
Diminuzione	15,4	22,8	17,4	13,6	19,5	14,3	14,3	46,2	13,6
<u>Occupazione</u>									
Aumento	43,8	25,7	38,5	24,4	29,4	22,2	5,3	7,7	5,9
Stabile	25,0	31,4	33,3	36,6	38,2	29,6	15,8	0,0	23,5
Diminuzione	31,2	42,9	28,2	39,0	32,4	48,2	78,9	92,3	70,6

Le indicazioni raccolte sul livello degli investimenti, come nel primo semestre, sono in contro tendenza rispetto al quadro generale. Le aspettative di crescita sono infatti molto più numerose rispetto al passato, oltre che a quelle di diminuzione; di conseguenza, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe notevolmente migliorare, cambiando di segno e risultando anche elevato. In termini occupazionali, invece, la situazione è sempre allarmante. Dopo essere diminuita in quasi tutte le aziende nello stesso periodo del 2012, l'occupazione è prevista in diminuzione ancora in un numero molto elevato dei casi, poco meno dei tre quarti. Rispetto ad allora, dovrebbero essere più frequenti i casi di stabilità cosicché il saldo negativo, seppur in diminuzione, dovrebbe essere ancora molto elevato.

Infine, le indicazioni sulla produttività. Dopo i numerosi casi di aumento rilevati nel secondo semestre del 2012, dovrebbero aumentare ed essere particolarmente frequenti i casi di stabilità considerando la produttività sia dei mezzi sia del personale. In entrambi i casi, di conseguenza, il saldo degli andamenti opposti dovrebbe rimanere positivo ed elevato, anche se in misura inferiore rispetto allo stesso periodo del 2012.

Il trasporto aereo di passeggeri

Nei primi dieci mesi del 2013, la tendenza negativa rilevata nel primo semestre rallenta. Il traffico aereo registra infatti, una variazione negativa più contenuta e si ferma al 2,4%. Tale risultato è la combinazione di una flessione di minor entità del trasporto nazionale – da -9% a -7% nei primi 6 e 10 mesi dell'anno in corso e di un'espansione costante del trasporto internazionale, 1%, corrispondenti a -3,7 milioni di passeggeri nel primo caso ed a +0,8 milioni nel secondo (rappresentano rispettivamente il 39% e 61% del traffico di

questo periodo, quote rispettivamente in diminuzione ed in aumento). Considerando il traffico internazionale che si è svolto in ambito dell'Unione Europea (i due terzi del totale), la variazione è nulla grazie alla ripresa degli ultimi mesi visto che nel primo semestre la dinamica era stata negativa (-2%).

Tale rallentamento non si percepisce in modo particolarmente evidente nei due scali italiani più importanti, Milano Malpensa e Roma Fiumicino (13% e 25% del traffico totale) dove si rilevano, come sempre, le flessioni più significative. Nel primo caso, la contrazione è del 4% (pochi decimali in meno rispetto a quanto rilevato nei primi sei mesi), determinata da entrambe le componenti: con una variazione negativa sostenuta per quella nazionale, -16% (-487 mila viaggiatori), e decisamente più contenuta per quella internazionale, -0,6% (-74 mila). Nell'aeroporto principale della capitale, il traffico scende in misura del 2%, ossia -753 mila viaggiatori. La dinamica è determinata dal traffico nazionale che, nei due periodi a confronto, diminuisce dell'8% (-841 mila) mentre si conferma positiva, seppur molto contenuta, quella relativa alla componente internazionale, +0,4% (+94 mila persone). In entrambi gli scali, migliora la dinamica del traffico in ambito dell'Unione Europea: a Roma la variazione passa da -1% nei primi sei mesi a quasi +2% nei primi dieci mesi dell'anno in corso ed a Milano da -1% a -0,5% (quota che oscilla intorno al 60% del traffico internazionale in entrambi gli scali).

Tab. 12. Il trasporto aereo di passeggeri: andamento tendenziale della domanda nel periodo gennaio-ottobre 2013 (Numero passeggeri e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Nazionale		Internazionale		di cui CE		Totale (2)	
	Passeg.	Var.%	Passeg.	Var.%	Passeg.	Var.%	Passeg.	Var.%
Bergamo	2.367.531	1,4	5.290.842	-0,6	4.510.780	-2,9	7.667.567	0,0
Bologna	1.376.132	-7,4	3.893.873	8,4	0	-	5.322.841	3,5
Catania	4.107.167	-3,9	1.430.246	10,2	1.162.429	5,5	5.564.961	-0,7
Mi LIN	4.369.070	-4,7	3.263.588	-0,6	3.261.896	-0,6	7.634.594	-3,0
Mi MXP	2.608.367	-15,7	12.629.149	-0,6	7.757.181	-0,5	15.368.389	-3,8
Napoli	2.137.736	-15,3	2.570.029	0,7	2.227.687	-1,0	4.734.792	-7,3
Palermo	2.880.453	-9,9	882.020	8,8	846.277	9,2	3.775.119	-6,3
Pisa	1.090.216	-4,4	2.863.021	0,7	0	-	3.961.636	-0,7
Roma CIA	852.169	-1,0	3.077.436	2,6	2.981.867	1,2	3.929.605	1,8
Roma FCO	9.291.025	-8,3	21.750.177	0,4	13.223.189	1,6	31.234.846	-2,4
Venezia	1.487.288	-4,7	5.896.697	6,3	4.400.074	-2,4	7.396.502	3,8
Totale	48.319.390	-7,2	75.836.735	1,0	50.447.986	0,0	124.729.317	-2,4

(1) Sono riportati i dati relativi agli aeroporti con una incidenza sul Totale del periodo superiore al 3%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.
(2) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

Fonte: Assaeroporti



A seguire, la domanda diminuisce in particolare al nord, a Verona ed a Torino, ed al sud a Napoli, con dinamiche però leggermente inferiori rispetto a quanto rilevato nel primo semestre. Nello scalo campano, si registra una flessione del 7%, corrispondente a -371 mila passeggeri, determinata dalla flessione del 15% del traffico nazionale a cui si contrappone invece un andamento di crescita della componente internazionale, 1% (45% e 54% del traffico aeroportuale). Il traffico diminuisce nel nord-est a Verona (2% del totale) dove è stata rilevata una contrazione del 16%, ossia di -455 mila viaggiatori. Particolarmente sostenuto è il calo della domanda sia interna (30% del totale aeroportuale), con una variazione negativa del 21%, sia internazionale, -13%, variazioni rispettivamente pari a -202 mila e -246 mila passeggeri. Nello scalo piemontese, infine, la domanda soddisfatta diminuisce dell'11% (-342 mila viaggiatori), determinata da una variazione negativa particolarmente sostenuta della componente interna (-17%, ossia -301 mila) e da una più contenuta di quella internazionale (-3%, -38 mila; rappresenta il 44% del totale aeroportuale).

Gli incrementi più significativi si confermano a Venezia e Bologna (6% e 4% del traffico). Nel primo caso, la domanda soddisfatta è risultata in crescita del 4%, ossia di 272 mila passeggeri, frenata dalla dinamica della componente nazionale, -5% (-73 mila viaggiatori) e sostenuta invece da quella internazionale in crescita del 6% (+348 mila); tale componente rappresenta l'80% del traffico aeroportuale di cui circa il 75% si è svolto nei confini dell'Unione Europea che registra nel periodo una flessione del 2%. A Bologna, lo sviluppo della domanda è stato quasi del 4% (+182 mila persone) dove l'aumento particolarmente sostenuto del traffico internazionale (8%, +301 mila) si è contrapposto alla diminuzione di quello nazionale (-7%, -109 mila).

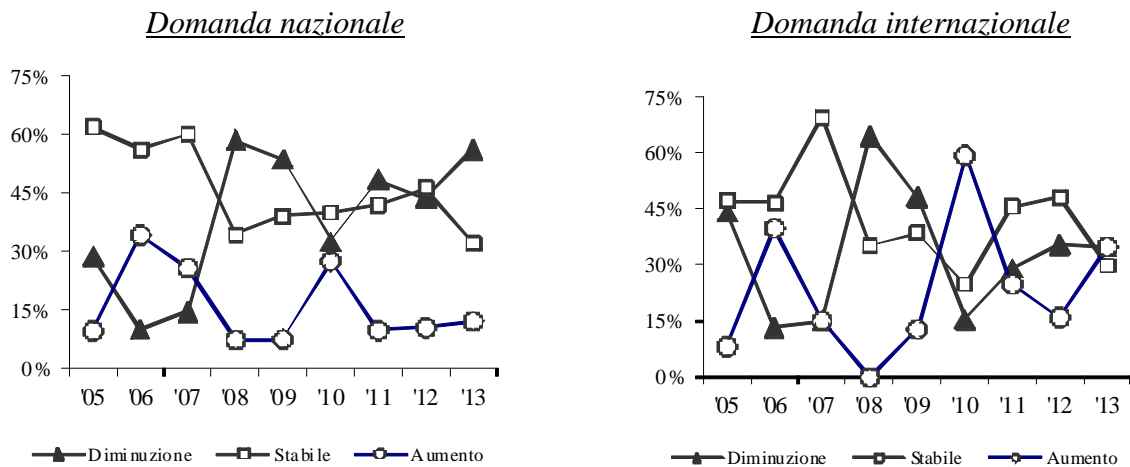
L'incremento più elevato in valore assoluto, comunque, si è verificato a Trapani che ha un'incidenza sul totale di un solo punto percentuale. Il numero di passeggeri fra i primi dieci mesi del 2012 e quelli del 2013 è passato da 1,4 a 1,7 milioni, determinando così un incremento del 21%. Sostenute le dinamiche di entrambe le componenti: quella nazionale (due terzi del traffico aeroportuale) con un incremento del 17% (+161 mila) e quella internazionale del 29% (+128 mila)

1.3.2. Il trasporto merci

Il trasporto merci su strada

Nell'insieme, è sempre negativo il quadro che emerge dalle previsioni fornite dalle aziende di questo settore per la seconda parte del 2013, anche se le dinamiche decrescenti osservate fino ad oggi per alcuni indicatori dovrebbero rallentare.

Graf. 5. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale della domanda (tkm) nel secondo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)



Dal lato della domanda, ciò non si dovrebbe per ora verificare a livello nazionale. In questo caso, sia in termini di tonnellate sia di tonnellate-km, dovrebbero essere sempre i casi di diminuzione ad essere di gran lunga più numerosi, soprattutto per le tkm. A livello internazionale, però, la crisi sembrerebbe arrestarsi. Infatti, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe essere nullo per la domanda in termini di tkm e risultare addirittura positivo considerando le sole tonnellate (negativo ed elevato nello stesso semestre dell'anno precedente).

Le previsioni raccolte sull'andamento del fatturato, dopo la timida ripresa del biennio 2010-'11, continuano ad essere negative. Dovrebbero essere sempre più frequenti i casi di diminuzione rispetto a quelli di crescita cosicché il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe non solo essere negativo ma in valore assoluto addirittura superiore a quello rilevato nello stesso periodo del 2012.

Sul fronte delle tariffe, le aziende prevedono nella maggior parte dei casi, ed ancor più che in passato, di non modificarle: queste sono, considerando il mercato sia nazionale sia internazionale, circa l'80%. Fra le altre aziende, in termini previsionali, continuano ad essere più frequenti i casi di diminuzione.

Per quanto riguarda l'offerta, le aziende dichiarano di non avere grandi aspettative per il futuro, anzi. Quasi la metà prevede di diminuire la capacità veicolare disponibile a fronte di pochi casi in cui dovrebbe aumentare; di conseguenza il saldo, nullo nello stesso semestre del 2012, dovrebbe risultare negativo ed elevato.

Tab. 13. Il trasporto merci su gomma: andamento tendenziale del fatturato e delle tariffe nel secondo semestre – Anni 2005-2013 (distribuzione % delle risposte)

	II s.'05	II s.'06	II s.'07	II s.'08	II s.'09	II s.'10	II s.'11	II s.'12	II s.'13
<u>Fatturato</u>									
Aumento	35,2	49,1	48,9	5,6	8,8	48,0	32,6	28,6	30,3
Stabile	35,2	32,1	31,9	33,3	15,8	20,4	34,8	28,6	15,2
Diminuzione	29,6	18,8	19,1	61,1	75,4	29,6	32,6	42,8	54,5
<u>T. nazionali</u>									
Aumento	10,6	22,9	20,0	10,2	3,8	2,1	22,0	9,0	3,1
Stabile	74,5	70,8	72,5	59,2	48,1	68,1	61,0	70,5	78,1
Diminuzione	14,9	6,3	7,5	30,6	48,1	29,8	17,0	20,5	18,8
<u>T. internaz.</u>									
Aumento	18,9	38,7	18,2	7,7	5,3	17,1	20,0	12,5	4,3
Stabile	64,9	58,1	69,7	43,6	44,7	68,3	70,0	56,2	78,3
Diminuzione	16,2	3,2	12,1	48,7	50,0	14,6	10,0	31,3	17,4

In merito alle previsioni sulla dinamica dei fattori produttivi, il quadro complessivo è sempre negativo, seppur con qualche segnale di speranza. Per il livello degli investimenti, il saldo fra gli andamenti opposti dovrebbe essere ancora negativo ma in valore assoluto inferiore a quanto emerso in passato (per effetto di una riduzione dei casi di diminuzione e parallelamente di un aumento di quelli di crescita). Anche per l'occupazione, il saldo fra le dinamiche opposte dovrebbe restare negativo ma inferiore al passato, per effetto soprattutto di una riduzione dei casi di diminuzione.

Infine, le aspettative sulla produttività. Per quanto riguarda quella del personale, saranno sempre le situazioni di stabilità ad essere molto frequenti mentre fra le altre aziende dovrebbero essere più numerosi i casi di diminuzione rispetto a quelli di crescita ma in misura più contenuta rispetto allo stesso semestre del 2012. Per quanto riguarda la produttività dei mezzi, circa la metà delle imprese non prevede di registrare variazioni di rilievo mentre fra le altre dovrebbero prevalere, più o meno come in passato, i casi di diminuzione.

Il trasporto aereo di merci e posta

Il traffico aereo di merci torna ad avere una dinamica positiva nei primi dieci mesi del 2013. L'incremento si attesta all'1%, determinato dal trasporto delle merci, in crescita di quasi un punto percentuale e mezzo in questo periodo ma ancora frenato da quello della posta che continua a diminuire (-3%) ma ad un tasso inferiore rispetto a quanto rilevato nel primo semestre (rappresentano rispettivamente il 94% e 6% del traffico totale).

A Milano Malpensa (47% del totale) l'incremento più consistente: le tonnellate movimentate sono risultate in aumento del 3%, equivalenti a quasi 10 mila in più rispetto ai primi dieci mesi dell'anno precedente. A seguire, anche se in valore assoluto decisamente più modesto, si rileva l'espansione di traffico che si è verificata a Venezia

(incidenza sul totale del 5%) pari all'11%, ossia a +3,7 mila tonnellate rispetto a quanto movimentato nello stesso periodo del 2012. Significativo anche lo sviluppo della domanda registrata a Bologna, 8%, corrispondente al movimento di 2,7 mila tonnellate in più rispetto ai primi dieci mesi dell'anno precedente (incidenza sul totale del 5%). Infine, superiore alle mille tonnellate è anche l'incremento rilevato a Napoli dove il traffico passa fra i due periodi a confronto da 4,5 a 6,0 mila tonnellate (quota dell'1%).

Fra gli aeroporti con un'incidenza sul totale significativa, le uniche flessioni intorno alle mille tonnellate sono state registrate al nord. A Bergamo e Brescia (incidenza del 13% e 5%), si registra una contrazione della domanda rispettivamente dell'1% e 2%, variazioni che in valore assoluto corrispondono a 1,3 e 0,8 mila tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo del 2012. Le riduzioni più elevate in valore assoluto sono state però rilevate in tre aeroporti che hanno un'incidenza sul totale di pochi decimali. A Pisa, il traffico è diminuito di due terzi, passando fra i due periodi a confronto da 6,2 a 2,0 mila tonnellate. In Sicilia, a Catania, il calo della domanda è complessivamente del 29%, corrispondente alla movimentazione di circa due mila tonnellate in meno in termini tendenziali ed in Sardegna ad Alghero, il traffico si è praticamente annullato.

Tab. 14. Il trasporto aereo di merci e posta: andamento tendenziale nel periodo gennaio-ottobre 2013 (Tonnellate e variazioni % di periodo)

Aeroporto (1)	Merci		Posta		Totale	
	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%	Tonn.	Var.%
Bergamo	94.806	-1,3	0	-	94.806	-1,3
Bologna	36.480	12,8	0	-100,0	36.480	8,1
Brescia	11.262	-6,3	22.342	-0,4	33.604	-2,4
Milano LIN	12.749	-2,3	3.818	9,4	16.567	0,1
Milano MXP	345.093	2,8	7.219	4,1	352.312	2,8
Roma FCO	113.621	0,3	5.550	-8,5	119.171	-0,1
Venezia	37.844	10,7	47	117,1	37.891	10,7
Totale	701.850	1,4	47.762	-2,9	749.613	1,1

(1) Sono riportati i dati disponibili relativi agli aeroporti con un'incidenza sul Totale del periodo superiore al 2%; i dati relativi agli altri aeroporti, compresi nel Totale indicato in tabella, sono riportati in appendice.

Fonte: Assaeroporti

Il trasporto marittimo di merci

Al 30 novembre 2013 (dati provvisori soggetti a revisione a fine anno), la flotta mercantile italiana per il trasporto merci si compone di 1.122 navi, registrando per il terzo anno consecutivo una variazione negativa che tende nel tempo ad assottigliarsi. E' stata infatti di 29 navi alla fine del 2011 (rispetto alla fine del 2010, anno caratterizzato però da un incremento di 69 unità), è scesa a 19 unità alla fine del 2012 e si è fermata a 15 navi al 30

novembre 2013. Le tsl, pari a 14,3 milioni, sono invece, per la prima volta dopo diversi anni di crescita, in diminuzione, in termini percentuali del 2%.

Ad aumentare sono unicamente le navi per i servizi ausiliari (54% della flotta in termini di unità e 5% considerando le tsl), in diminuzione invece tra la fine del 2011 e del 2012. Sono 600 unità al 30 novembre 2013, ossia 3 in più rispetto al 31 dicembre 2012, registrando anche in termini di tsl una variazione positiva di un punto percentuale.

Tab.15. La flotta di bandiera italiana per il trasporto merci al 30-11-2013 (1)

Tipo di nave (navi sopra le 100 tsl)	Navi		Tsl	
	Numero	Var.%(2)	Migliaia	Var.%(2)
Navi da carico liquido	287	-4,0	5.350	-4,7
Navi da carico secco	234	-2,5	8.200	-0,8
Portarinfuse polivalenti	1	0,0	33	0,0
Navi per i servizi ausiliari	600	0,5	690	1,0
Totale	1.122	-1,3	14.273	-2,2

(1) Dati provvisori.
(2) Variazioni percentuali rispetto al 31 dicembre 2012.

Fonte: Confitarma

Fra le altre tipologie di navi, le portarinfuse polivalenti, come sempre, non presentano variazioni rispetto al 31-12-'12 (1 unità per 33 mila tsl) mentre risultano in calo le navi da carico sia secco sia liquido. Dopo essere aumentate di 11 unità nel 2011, le navi da carico secco (21% delle unità totali e 58% delle tsl complessive) continuano ad avere una dinamica decrescente, passando da 240 a 234. In termini di tsl, dopo essere aumentate in misura sostenuta alla fine del 2011 ed in misura più contenuta nel 2012, si registra invece una leggera flessione, pari all'1%.

Anche le navi da carico liquido (26% delle unità totali e 38% delle tsl complessive), che tra la fine del 2011 e del 2012 erano risultate il 3% in meno in termini di unità (in valore assoluto pari a -8) ma che in termini di tsl non presentavano variazioni significative, registrano al 30 novembre c.a. una flessione rispetto alla fine dell'anno precedente: -12 in termini di unità e -5% in termini di tsl.



2. LA POLITICA DEI TRASPORTI

2.1. Il quadro nazionale

2.1.1. Provvedimenti e disposizioni multisettoriali che interessano anche i trasporti

Conversione Decreto “Fare”

Con la legge 98/2013¹ è stato convertito, con modificazioni, il decreto-legge di giugno “Misure urgenti per il rilancio dell’economia” (Decreto “Fare”). Confermate nella sostanza le principali disposizioni che riguardano i trasporti, come quelle relative all’accesso al mercato del trasporto nazionale ferroviario a media e lunga percorrenza (art.24), all’autonomia finanziaria dei porti (art.22), al rimborso, per gli autotrasportatori di merci con veicoli di massa >7,5 tonnellate, degli incrementi delle accise su gasolio e benzina previsti dal medesimo decreto a copertura di alcuni oneri (art. 61).

Decreto IMU

Rifinanziamento della cassa integrazione guadagni, sostegno ai cosiddetti “esodati”, Piano casa per le categorie disagiate, abolizione della prima rata dell’IMU per il 2013. Questi i capitoli fondamentali del decreto-legge 102/2013 convertito con legge n. 124/13². La copertura finanziaria del provvedimento è ivi prevista prevalentemente attraverso una serie di tagli degli stanziamenti pubblici in diversi settori. Tra questi, la riduzione pari a circa 300 milioni delle risorse destinate agli investimenti e alla manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria.

Disegno di legge “Semplificazioni”

Approvato dal Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2013, è da settembre all’esame della Commissione Affari Costituzionali un disegno di legge in materia di semplificazioni (AS 958). Il provvedimento contiene una serie di misure che completano il quadro degli interventi di sburocratizzazione dell’amministrazione avviati con il citato Decreto “Fare”.

Il disegno di legge introduce “norme funzionali alla riduzione degli oneri amministrativi e informativi a carico di cittadini e imprese e utili per il rilancio dell’economia e l’ammodernamento del Sistema Paese” insieme a nuove “misure di semplificazione a costo

¹ L 9 agosto 2013, n. 98 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69. GU n. 194 del 20.8.2013 - SO n. 63

² Legge n. 124 del 28 ottobre 2013 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, recante disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici. GU n. 254 del 29 ottobre 2013.



zero che, in coerenza con precisi impegni assunti in sede comunitaria, permettono, come richiesto anche dalle maggiori associazioni imprenditoriali, di ridurre gli oneri amministrativi gravanti sulle imprese”.

Tra le misure di interesse del settore dei trasporti figurano:

Pubblico Registro automobilistico. Il provvedimento semplifica e accelera le procedure del PRA disponendo la comunicazione di dati e informazioni per via telematica con le altre pubbliche amministrazioni.

Appalti. Al fine di promuovere lo sviluppo del partenariato pubblico privato, si riconosce alle amministrazioni aggiudicatrici la possibilità di far ricorso a centrali di committenza, anche per l'affidamento dei contratti di concessione di lavori. Si prevede che, in caso di risoluzione di un rapporto concessorio per motivi attribuibili al concessionario, gli enti finanziatori del progetto possono evitare la risoluzione designando una società che, in un termine non inferiore a 120 giorni, subentri nella concessione al posto del concessionario.

Overdesign. Allo scopo di limitare l'overdesign delle opere infrastrutturali ferroviarie e stradali, si stabilisce che l'introduzione di nuove norme nazionali non fondate su standard comuni europei di sicurezza ferroviaria deve essere limitata al minimo e subordinata ad una analisi economica di impatto sul sistema ferroviario che tiene conto dei relativi sovraccosti oltre che alla stima dei tempi di implementazione necessari (art. 16).

Ambiente. Sono semplificati alcuni passaggi dei procedimenti VIA, VAS e AIA.

Abolizione delle Province

In linea con le indicazioni della Corte costituzionale, il Governo ha presentato in agosto un disegno di legge costituzionale (AC 1543) che prevede la soppressione delle Province³ nonché, in considerazione dei tempi necessariamente lunghi per portare a termine un procedimento di revisione costituzionale, un disegno di legge ordinaria che transitoriamente prevede lo “svuotamento” e la trasformazione delle attuali Province in “Enti di area vasta di secondo grado” (AC 1542 - Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni). Nel disegno di legge ordinaria è previsto che le Province cedano larga parte delle funzioni, il personale e le risorse a Comuni, Unioni di Comuni di piccole dimensioni (altra novità del ddl), Città metropolitane (10 in

³ La predisposizione di un disegno di legge costituzionale per intervenire in materia si è reso necessario a seguito di una pronuncia della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di alcune disposizioni in materia di riordino delle Province contenute nel DL 201/2011 (Decreto Salva Italia) e nel DL 95/2012 (Decreto Crescita). Tali disposizioni sono state censurate per violazione dell'art. 77 della Costituzione, in relazione agli artt. 117, 2 lett. p) e 133, 1 Cost., in quanto il decreto-legge, atto destinato a fronteggiare casi straordinari di necessità e urgenza, è stato ritenuto uno strumento normativo non utilizzabile per realizzare una riforma organica e di sistema delle Province.



totale, compresa Roma Capitale), Regioni. I nuovi Enti di area vasta di secondo grado non avrebbero personale politico eletto e retribuito. Manterrebbero tuttavia funzioni di pianificazione del trasporto, del territorio, dell'ambiente e della rete scolastica⁴.

Misure urgenti in favore di Regioni ed enti locali

È stato presentato il 31 ottobre al Senato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio⁵. Si segnalano le misure di maggiore interesse per il settore dei trasporti.

Art.1, co2-4: norme in materia di ripiano dei debiti del trasporto ferroviario in Campania.

Art.2, co3: consente al Ministero dell'economia e delle finanze di trasferire ad ANAS Spa, in via di anticipazione, le risorse finanziarie disponibili per l'anno 2013, per consentire alla società di far fronte ai pagamenti dovuti, sulla base degli stati di avanzamento lavori, in relazione a interventi conclusi o in corso di realizzazione.

Art.2, co4: autorizza il proseguimento della regolazione dei rapporti tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria RFI Spa sulla base del Contratto di programma 2007-2011, fino alla conclusione della procedura di approvazione del Contratto di programma - parte investimenti 2012-2016, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento.

Art.2, co5-6: autorizza il Ministero a corrispondere a Trenitalia le somme previste per l'anno 2013 per i servizi pubblici di trasporto ferroviario svolti in Sicilia e in Valle d'Aosta.

Legge di Stabilità 2014

Il 27 novembre il Senato ha votato la fiducia sul maxi emendamento n. 1900 che ha sostituito il testo iniziale del disegno di legge di Stabilità per il 2014 (AS 1120).

Per quanto riguarda più direttamente il settore dei trasporti, nel provvedimento - un articolo unico con 531 commi⁶ - sono contenute, tra le altre, misure per il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale (comma

⁴ In merito, la Corte dei Conti – Sezione delle autonomie ha espresso un parere critico (Audizione del 6.11.2013 presso la Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati) nel quale ha rilevato una mancanza di certezze circa l'assunto su cui si basa tale provvedimento, ovvero l'invarianza di oneri per la finanza pubblica quale risultato della riforma dallo stesso prevista. Il testo dell'Audizione è disponibile nel sito della Corte dei Conti <http://www.corteconti.it>.

⁵ AS 1149 - Conversione DL 126/2013 - Misure urgenti in favore di Regioni ed Enti locali.

⁶ AS 1120 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014) - nel testo approvato il 27 novembre dal Senato, con Allegati e Tabelle è consultabile sul sito del Senato.



50), per l'autotrasporto (commi 52, 55, 56, 57), per la manutenzione straordinaria della rete ferroviaria (comma 44), per i servizi pubblici locali commi 359, 360, 361). Il provvedimento è all'esame della Camera dei Deputati (AC 1865).

2.1.2. Autorità per i trasporti

Autorità dei Trasporti

Un emendamento approvato in sede di conversione del Decreto "Fare" (DL 69/2013 conv. con L 98/2013, art. 25 bis) stabilisce a Torino la sede dell'Autorità dei Trasporti istituita dal cosiddetto Decreto Salva Italia (DL 201/2011, conv. da L 98/2013, art. 37).

Sono stati individuati anche i vertici della nuova Authority di settore: il Presidente, Andrea Camanzi, e i due componenti, Barbara Marinali e Mario Valducci (DPR 9 agosto 2013). L'incarico di Segretario Generale è stato conferito, a fine settembre, all'Avvocato dello Stato Mario Antonio Scino.

L'Autorità dei Trasporti diventerà pienamente operativa dopo l'approvazione del regolamento interno e il reclutamento dell'organico, a partire dai primi mesi del 2014.

2.1.3. Trasporto pubblico locale

Corte Costituzionale/ Fondo nazionale per il TPL

La Corte Costituzionale⁷ ha affermato la legittimità delle norme (art. 16 bis DL 95/2012 come sostituito dall'art. 1, c. 301 della L 228/2012) che impongono un vincolo di destinazione alle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario nelle Regioni a statuto ordinario⁸. Il giudizio ha preso avvio da un ricorso con il quale la proponente Regione Veneto ha contestato l'ammissibilità di finanziamenti statali a destinazione vincolata sia perché incidenti su una materia, il trasporto pubblico locale, di competenza legislativa regionale esclusiva o residuale (art. 117 Cost.) sia perché in contrasto con il principio di autonomia finanziaria delle Regioni (art. 119 Cost.).

⁷ Corte Costituzionale - Sentenza 273/2013 (decisione del 6.11.2013 – deposito del 14.11.2013).

⁸ Il Fondo è stato istituito dall'art. 1, c. 301 della legge di Stabilità 2013 (L 228/2012) che ha riscritto l'art. 16 bis del c.d. Decreto Spending Review (DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012). Il nuovo strumento sostituisce il Fondo per il TPL già previsto dalla legge Finanziaria 2011 (DL 98/2011, conv. dalla L 111/2011, art. 21, c.3) e successivamente ridisciplinato dal menzionato DL 95/2012 conv. dalla L 135/2012 (art. 16 bis). Il Fondo sarà alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'art. 16 bis novellato prevede che l'aliquota di compartecipazione nonché i criteri e le modalità di riparto delle risorse del Fondo siano determinati con successivi DPCM.



Le principali argomentazioni sulla base delle quali la Corte ha motivato la decisione sono le seguenti:

1. le disposizioni censurate dalla Regione Veneto “si limitano ad istituire un fondo per assicurare una finalità genericamente individuata nel concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, senza vincolare il legislatore regionale ad uno specifico impiego delle risorse stanziato nell’ambito del suddetto settore materiale, ascrivibile alla potestà legislativa residuale ai sensi dell’art. 117, comma 4, Cost.”;
2. l’incompiuta attuazione dell’art. 119 Cost. in materia di autonomia finanziaria delle Regioni, in particolare per quanto riguarda, dopo la riforma del Titolo V della Costituzione, le rinnovate modalità di trasferimento alla fiscalità regionale del finanziamento del trasporto pubblico locale nonché l’individuazione dei livelli essenziali delle prestazioni e dei livelli adeguati del servizio anche nel settore del trasporto pubblico locale, rende ammissibile l’intervento dello Stato “nei casi in cui ... esso risponda all’esigenza di assicurare un livello uniforme dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa”. Più precisamente la Corte rileva la mancata adozione delle norme attuative dell’art. 119 Cost. previste dalla normativa sul federalismo fiscale (L 42/2009) e dalla disciplina dell’autonomia di entrata delle Regioni a statuto ordinario e delle province (dlgs 68/2011).

2.1.4. Settore ferroviario

AV/AC : riduzione dei canoni d’uso di infrastrutture ferroviarie

Il Ministero dei Trasporti ha approvato la riduzione nella misura del 15% dei pedaggi da applicare per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria su alcune linee ad alta velocità⁹. La decisione rientra nella vigente normativa italiana e comunitaria che richiede un tendenziale equilibrio tra i ricavi e i costi nei conti del gestore dell’infrastruttura. La riduzione dei pedaggi è finanziata con gli utili derivanti dai risultati di esercizio positivi realizzati dal gestore dell’infrastruttura negli ultimi anni.

La riduzione riguarda le seguenti linee bidirezionali AV:

- Torino Stura origine AV – Milano Certosa, km 126;
- Milano Rogoredo – Bologna Centrale, km 205;
- Bologna Centrale – Firenze Castello, km 86
- Roma Prenestina – deviatoio esterno Napoli Centrale, km 217.

⁹ DM 10.9.2013 – MIT – Canoni d’uso dell’infrastruttura ferroviaria AV/AC (GU n. 220 del 19.9.2013).

Sanzioni per violazioni diritti dei passeggeri delle ferrovie

Il Consiglio dei Ministri ha adottato a fine luglio uno schema di decreto legislativo¹⁰ finalizzato a rendere operative le norme comunitarie a tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario effettuato su tutta la rete, sia nazionale, sia regionale e locale. In particolare si tratta della disciplina sanzionatoria relativa alle violazioni del Regolamento comunitario 1371/2007 (in vigore dal 3 dicembre 2009) che stabilisce una serie di obblighi in capo alle imprese e ai gestori delle infrastrutture ferroviarie a tutela dei diritti dei passeggeri in materia di: a) informazioni ai passeggeri, conclusione di contratti di trasporto, emissione di biglietti e attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni; b) responsabilità delle imprese ferroviarie e loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli; c) obblighi delle imprese ferroviarie in caso di ritardo; d) protezione e diritti dei passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta; e) definizione e monitoraggio di norme di qualità del servizio, gestione dei rischi in materia di sicurezza dei passeggeri e trattamento dei reclami.

2.1.5. Autotrasporto e trasporto passeggeri su strada

Vertenza autotrasporto

Il 28 novembre, nel quadro a seguito della sottoscrizione di un Protocollo di intesa con il Governo, le rappresentanze dell'autotrasporto Anita, Unatras e Legacoop servizi hanno revocato l'adesione al fermo proclamato dal 9 e al 13 dicembre. Il Protocollo di intesa formalizza gli impegni del Governo nei confronti del settore del trasporto merci su strada.

Di particolare rilevanza i punti del Protocollo relativi a:

- rimborso maggiori oneri per accise: mantenimento anche per il futuro del relativo recupero, a partire dall'emendamento governativo alla Legge di stabilità, che eviti la riduzione dei rimborsi nel 2014;
- premi Inail: mantenimento della riduzione dei premi, in linea con gli anni passati;
- Comitato centrale dell'Albo: anche alla luce della soppressione della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, il Governo si impegna a riformare il Comitato affidando allo stesso compiti e funzioni di controllo sulla regolarità delle imprese iscritte e a trasferire agli Uffici periferici del MIT la gestione degli albi provinciali;
- risorse al settore: vengono garantite le risorse destinate all'autotrasporto per il 2014 (330 milioni di euro) tramite la conferma dello stanziamento nella legge di Stabilità;
- divieti di circolazione e Piano neve: impegno a rivedere il calendario dei divieti per individuare soluzioni in grado di conciliare la tutela della sicurezza stradale con le esigenze di competitività delle imprese;

¹⁰ Consiglio dei Ministri n. 16 del 26 luglio 2013 – Comunicato stampa.



- cabotaggio abusivo: il Governo si impegna a proseguire e a rendere più efficace l'azione di contrasto alle pratiche di cabotaggio abusive e del conseguente dumping sociale;
- SISTRI: alla luce delle difficoltà di applicazione del Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, il Governo assicura una azione coordinata tra il MIT e il Ministero dell'Ambiente.

SISTRI - Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti

L'art. 11 del decreto-legge 101/2013 recante "Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni"¹¹ prevede nuove norme sul Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti. È confermata la data del 1° ottobre 2013 per l'avvio di operatività del Sistri ma limitatamente agli "enti o imprese che raccolgono o trasportano a titolo professionale rifiuti pericolosi, o che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti pericolosi, inclusi i nuovi produttori". I "produttori iniziali di rifiuti pericolosi nonché i comuni e le imprese di trasporto dei rifiuti urbani del territorio della regione Campania" saranno tenuti a partecipare al Sistri dal 3 marzo 2014, salva la possibilità per i non obbligati di aderire su base volontaria. La norma prevede, inoltre, che entro questa stessa data il Ministero dell'Ambiente individui nuovi soggetti cui estendere l'obbligatorietà del Sistema.

Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus

Il 29 ottobre il Governo ha approvato, in esame preliminare, un regolamento che definisce la disciplina sanzionatoria in caso di violazione del Regolamento comunitario n.181/2011¹² sui diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. L'obiettivo dell'atto è il "miglioramento delle condizioni generali del trasporto su gomma anche in termini di qualità del servizio, sicurezza, puntualità, migliori servizi per le persone con disabilità o mobilità ridotta"¹³. L'atto dovrà acquisire i pareri della Conferenza Stato-Regioni e delle Commissioni parlamentari competenti.

Analogamente a quanto previsto per il trasporto ferroviario, il provvedimento impone una serie di obblighi in particolare a carico dei vettori e dei gestori delle stazioni di autobus. Per i servizi di competenza regionale e locale i reclami dei passeggeri potranno essere presentati all'Autorità dei trasporti, alla quale, in ragione dell'autonomia finanziaria di cui gode, andranno i proventi delle sanzioni.

¹¹ DL 31 agosto 2013, n. 101 - Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni. GU n. 204 del 31.8.2013.

¹² Regolamento (CE) n. 181/2011 del 16.2.2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004.

¹³ Consiglio dei Ministri n. 32 - Comunicato del 29 ottobre 2013.



Le sanzioni riguardano il mancato rispetto del contratto di trasporto, la carenza di assistenza in caso di incidente, la violazione degli obblighi relativi a persone con disabilità o a mobilità ridotta, la violazione dei diritti del passeggero in caso di cancellazione o ritardo, la violazione del diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri e la mancata istituzione del sistema del trattamento dei reclami.

Riforma del Codice della Strada

A settembre il Governo ha presentato un disegno di legge delega per la riforma del Codice della strada (AC 1588)¹⁴. L'obiettivo è di semplificare e snellire il CdS vigente il quale, dal 1992 ad oggi, è stato oggetto di più di 70 interventi legislativi.

I principali interventi riguardano:

- la revisione della disciplina sanzionatoria, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, anche prevedendo specifiche misure di premialità in relazione a comportamenti virtuosi nonché, in linea di continuità con quanto fatto dal legislatore in sede di conversione del decreto-legge del "Fare", misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di pagamento delle stesse in tempi brevi;
- inasprimento delle sanzioni per comportamenti ritenuti particolarmente pericolosi per la sicurezza stradale e nei confronti dei recidivi;
- semplificazione delle procedure di ricorso contro le sanzioni amministrative, al fine di conseguire un alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e l'eliminazione di duplicazioni;
- disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale ed autostradale in presenza di condizioni atmosferiche particolarmente proibitive, spesso causa di gravi disastri stradali e fenomeni di paralisi e congestione del traffico;
- progettazione e costruzione di strade più sicure con espressa previsione di una moderna segnaletica;
- disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'anagrafe nazionale dei veicoli istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli e al trasporto di merci pericolose, in un'ottica di semplificazione delle procedure di accertamento delle violazioni.

¹⁴ Disegno di legge "Delega al Governo per la riforma del codice della strada" (AC 1588).



2.1.6. Trasporto marittimo e settore portuale

Riforma portuale

Presso la Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato è in corso dal 9 ottobre l'esame congiunto dei due disegni di legge in materia di riforma della legislazione in materia di porti (AS 370 e AS 120 rispettivamente di iniziativa dei senatori Marco Filippi - PD ed altri e del senatore Antonio D'Alì - PDL)¹⁵.

I due disegni di legge ripropongono integralmente i contenuti del disegno di legge (T.U. 263, 754 e 2403) approvato al Senato nella scorsa legislatura e giunto all'esame della IX Commissione trasporti della Camera (AC 5453).

Ferma la distinzione tra funzioni di programmazione e controllo attribuite a soggetti pubblici quali sono le Autorità portuali e funzioni economiche svolte dalle imprese, si evidenziano di seguito i principali ambiti di intervento delle norme all'esame del Senato.

1. Revisione della classificazione dei porti e dei requisiti per l'istituzione delle Autorità portuali (articoli 1, 2, 7 e 12). L'attuale classificazione dei porti individua due categorie (categoria I porti finalizzati per la difesa; categoria II porti non finalizzati per la difesa), la seconda delle quali divisa in tre classi (classe I: porti di rilevanza economica internazionale; classe II: porti di rilevanza nazionale; classe III: porti di rilevanza regionale o interregionale). La nuova classificazione è in tre categorie: categoria I porti finalizzati alla difesa; categoria II porti di rilevanza nazionale e internazionale categoria III porti di rilevanza regionale ed interregionale.

I nuovi requisiti per l'istituzione con decreto del Presidente della Repubblica di nuove Autorità sono: tre milioni di tonnellate di merci solide (e non più tre milioni di tonnellate annue assunte al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide); venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide; trecentomila teus (e non più duecentomila); un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale. Il possesso di almeno uno di questi requisiti è considerato nell'arco del quinquennio precedente e non più del triennio.

È prevista l'istituzione da parte delle autorità portuali d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, di "sistemi logistico portuali" finalizzati al coordinamento delle attività di più porti e retroporti che appartengano ad un medesimo bacino geografico ovvero siano al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

2. Revisione della procedura di adozione del piano regolatore portuale (articoli 3 e 4).

3. Modifiche nell'organizzazione dell'Autorità (articoli 8, 9, 10 e 11). Tra l'altro, è elevato il mandato del presidente, dei componenti il comitato portuale, del segretario generale e dei

¹⁵ I testi degli atti AS 120 e AS 370 sono disponibili in Internet sul sito del Senato.



componenti il collegio dei revisori dei conti da quattro a cinque anni. È inoltre prevista una nuova procedura di nomina del presidente, che vede una valorizzazione del ruolo del presidente della Regione.

4. Intervento sulla disciplina delle concessioni da parte delle Autorità (articolo 17). Rispetto al testo vigente, per la selezione per l'assegnazione delle concessioni è richiesta la procedura ad evidenza pubblica. La durata della concessione deve essere determinata dall'Autorità portuale (o dalla Regione o dall'ente territoriale competente, per i porti di categoria III), tenendo conto del programma di investimenti del concessionario, che siano diretti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza o realizzare opere portuali, assumendone l'onere a proprio esclusivo carico.

5. Finanziamento delle Autorità (articoli 14, 18 e 19). Tra le entrate proprie delle Autorità portuali sono inclusi i diritti di porto. Non concorrono a formare il reddito delle Autorità (dunque non sono assoggettate a imposizione sui redditi) le entrate delle autorità portuali tipizzate dalla legge, fatte salve quelle classificate come “entrate diverse” (diverse rispetto ai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine; gli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti ai nuovi concessionari, il gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate, imbarcate e in transito nei porti; i contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici). È istituito un Fondo per il finanziamento degli interventi riguardanti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti, compresi nella circoscrizione delle Autorità portuali. Il Fondo è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è alimentato da un accantonamento pari al 5 % delle risorse statali destinate a investimenti dell'ANAS Spa e di Rete Ferroviaria Italiana Spa. Tali risorse saranno finalizzate nell'ambito dei contratti di programma delle nominate società.

Pirateria marittima

A marzo scorso era stato pubblicato il DM 266/2013¹⁶ che stabiliva le modalità attuative della vigente normativa¹⁷ in materia di contrasto alla pirateria marittima, per quanto riguarda l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana in transito nelle acque internazionali a rischio di pirateria, nei casi di impossibilità di impiego di Nuclei Militari di Protezione. Una circolare esplicativa firmata dal Capo della Polizia ad ottobre rende completamente operative le disposizioni del predetto decreto, disciplinando le procedure per la richiesta di servizi di protezione attiva di Istituti di vigilanza privati da parte delle società armatrici, definendo la modulistica necessaria e le

¹⁶ DM 28 dicembre 2012, n. 266 - Ministero dell'Interno – Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi delle navi mercantili battenti bandiera italiana in transito nelle acque internazionali a rischio di pirateria. GU n. 75 del 29.3.2013.

¹⁷ DL 107/2011 conv. in L 130/2011 e ulteriori provvedimenti attuativi.



indicazioni per l'approvazione del Regolamento degli Istituti di vigilanza privata che svolgono servizi di protezione del naviglio mercantile.

2.1.7. Interporti

Il 26 novembre la Camera dei Deputati ha dato il via libera con modificazioni al disegno di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali (AC 730 A)¹⁸. Il provvedimento è passato quindi all'esame del Senato.

I principali contenuti del ddl nel testo approvato dalla Camera riguardano:

1. *definizioni di piattaforma logistica territoriale, interporto, infrastruttura intermodale* (art. 1): la piattaforma logistica territoriale è il compendio di infrastrutture e servizi presenti su un territorio interregionale destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per il territorio nazionale, al fine di favorire l'interconnessione e la competitività del Paese; l'interporto è, in base al testo modificato dalla IX Commissione, il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale, finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a ricevere o formare treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione; l'infrastruttura intermodale è ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica;
2. *ricognizione degli interporti e delle infrastrutture intermodali esistenti*: il compito spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, che dovrà provvedere entro un anno dall'entrata in vigore della legge (art. 2, c. 1);
3. *Piano generale per l'intermodalità*: da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Con lo stesso decreto devono essere definite le piattaforme logistiche territoriali e la relativa disciplina amministrativa, nonché l'ambito di influenza di ciascuna piattaforma logistica territoriale, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto (art. 2, commi 2, 3, 4, 5);
4. *nuovi interporti e nuove infrastrutture intermodali - procedura*: il compito di individuare le nuove strutture spetta al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, previo parere del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (art. 2, c. 6);

¹⁸ AC 730A – AS 1185 - Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. La proposta di legge iniziale riproduceva il contenuto del testo unificato delle proposte di legge n. 3681 Velo e 4296 Nastri, rdi analogo oggetto, già approvato nella XVI legislatura dalla Camera dei deputati.



5. *nuovi interporti e nuove infrastrutture intermodali – requisiti* (art. 3): tra questi, la disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici; adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto; coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto. I progetti per i nuovi interporti devono prevedere, tra l'altro: a) un terminale ferroviario intermodale in grado di operare con un numero non inferiore a 14 coppie di treni per settimana; b) un'area attrezzata di sosta per i veicoli industriali; c) un servizio doganale; d) un'area per i servizi alle persone ed una per i servizi ai veicoli industriali; e) aree diverse destinate a funzioni di trasporto intermodale, di logistica di approvvigionamento, di logistica industriale, di logistica distributiva e di logistica distributiva urbana; f) sistemi che garantiscano la sicurezza di merci, aree e operatori; g) interconnessioni con piattaforme info-telematiche qualificate;
6. *termini di adeguamento ai requisiti* (art. 3, c. 3): tre anni dall'entrata in vigore della legge, anche per gli interporti già operativi e per quelli in corso di realizzazione;
7. *Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica* (art. 4): prevista l'istituzione di un organo collegiale con compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali e di promozione dello sviluppo economico e del miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche; presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o da un suo delegato, ne fanno parte i Presidenti delle regioni (o loro delegati) nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali; alle riunioni del Comitato possono essere invitati, tra gli altri, i rappresentanti delle imprese di trasporto e logistica che operano nei territori interessati o delle loro associazioni;
8. *natura della gestione* (art. 5): i soggetti che gestiscono interporti agiscono in regime di diritto privato; se vi è impiego di risorse pubbliche si applicano le norme della contabilità di Stato e il codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture;
9. *finanziamento*: per i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, delle infrastrutture intermodali e delle piattaforme logistiche territoriali, secondo l'ordine di priorità stabilito dal MIT, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, il provvedimento autorizza la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014, 2015, 2016 (art. 6);
10. *gestione rifiuti speciali* (art. 7): le modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, sono disciplinate con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con la Conferenza unificata nel rispetto della normativa Ue;
11. *approvazione dei progetti di realizzazione e di implementazione degli interporti, delle infrastrutture modali e delle piattaforme logistiche territoriali*: elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità, i progetti sono approvati mediante accordo di programma (art. 8).



2.1.8. Infrastrutture

Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza

In settembre il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha presentato al Governo l'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, che include la quantificazione delle esigenze finanziarie del settore infrastrutture per il triennio 2014-2016¹⁹.

L'Allegato Infrastrutture contiene:

- le linee strategiche relative a un pacchetto di riforme relative al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Codice della Strada, all'offerta portuale, alla Legge Obiettivo, nonché la riforma organica del trasporto pubblico locale, una norma organica per il settore della nautica da diporto, la ricerca di forme di ottimizzazione del rapporto concessorio nel comparto autostradale, la riqualificazione urbana anche attraverso la realizzazione di reti metropolitane e l'ottimizzazione dei servizi legati all'offerta di tpl;
- le linee guida relative all'attuazione o all'elaborazione di una serie di piani di competenza diretta e indiretta del Dicastero (Piano degli Aeroporti, nuovo Piano del Mezzogiorno alla luce del PAC 2014-2020) nonché alla rivisitazione sostanziale dei Contratto di Programma RFI e del Contratto di Programma ANAS e alla pianificazione delle reti immateriali per ottimizzare i processi logistici;
- l'identificazione di una serie di azioni mirate (definizione dei riferimenti programmatici in vista del semestre di Presidenza della Unione Europea; Accordo con l'Austria per la realizzazione del Brennero; completamento delle opere in programma per l'EXPO 2015; definizione di un Programma delle Infrastrutture per i Nodi strategici del Paese; rivisitazione delle scelte strategiche nel comparto energetico e proposta di una ottimizzazione della attuale offerta merci su gomma e su ferrovia; avvio della seconda fase delle opere piccole e medie del Mezzogiorno);
- la richiesta all'Unione europea di escludere dai vincoli di Maastricht le opere identificate come "core network" nel quadro delle Reti Ten-T.

¹⁹ Comunicato del Ministero dei Trasporti del 20/9/2013.



2.2. Il quadro europeo¹

La Presidenza lituana dell'UE, ormai prossima alla scadenza, è riuscita a portare in dirittura finale il difficile negoziato interistituzionale sul Quadro finanziario pluriennale (QFP) che definisce il volume di risorse, più di 1.000 miliardi di euro a prezzi correnti in stanziamenti d'impegno, a disposizione delle politiche comunitarie tra il 2014 e il 2020. Il via libera sul testo di compromesso è arrivato il 19 novembre con l'approvazione ufficiale dell'assemblea plenaria del Parlamento europeo, cui seguirà a breve quella del Consiglio².

Imminente è anche la conclusione definitiva di procedure legislative di particolare rilievo per il settore dei trasporti, già esaminate in precedenti edizioni dell'Indagine congiunturale. Prima fra tutte quella relativa alla proposta di regolamento sui nuovi Orientamenti per lo sviluppo di lungo periodo - al 2030/2050 - della rete TEN-T (che aggiorna e sostituisce gli Orientamenti vigenti ex decisione n.661/2010/UE) e il relativo nuovo strumento di finanziamento *Connecting Europe Facility* (CEF)³. Quest'ultimo dedicherà ai trasporti 26,3 miliardi a prezzi correnti nel 2014-2020 e provvederà in particolare alla realizzazione della rete prioritaria TEN-T nell'ambito dei nove "corridoi" identificati, che si sviluppano sul territorio dell'Unione lungo le direttrici Est-Ovest e Nord-Sud. L'Italia è attraversata da quattro corridoi: il Baltico-Adriatico; il Mediterraneo; lo Scandinavo-Mediterraneo; il Renano-Alpino⁴.

Sono in dirittura d'arrivo anche i numerosi programmi a sostegno della strategia Europa 2020, a partire dal Programma Quadro per la Ricerca e l'innovazione "Horizon 2020"⁵ (77 miliardi a prezzi correnti)⁶ che dedica una specifica linea d'intervento alla promozione di un sistema europeo dei trasporti integrato, sostenibile e intelligente (6,3 miliardi di euro)

¹ Come indicato in apertura, la rassegna è aggiornata al 30 novembre 2013.

² Il testo votato dal Parlamento, che attende l'approvazione finale del Consiglio, è contenuto nel documento P7_TA-PROV (2013)0455. La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 398 del 29 giugno 2011.

³ Nella seduta del 19 novembre la plenaria del Parlamento ha approvato inoltre i testi di compromesso sugli orientamenti TEN-T e sul CEF. Si tratta rispettivamente dei documenti P7_TA-PROV (2013)0464 e P7_TA-PROV (2013)0463. Le proposte della Commissione sono contenute nella COM (2011) 650 del 19 ottobre 2011 (TEN-T) e nella COM (2011) 665 del 19 ottobre 2011 (CEF).

⁴ I restanti 5 corridoi sono: il corridoio Mare del Nord-Mar Baltico; il corridoio orientale/mediterraneo orientale; il corridoio atlantico; il corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo; il corridoio Reno-Danubio. Le mappe della rete TEN-T, incluse quelle relative ai corridoi della *core network*, sono consultabili sul sito della DG MOVE della Commissione europea http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/ep-backs-new-eu-infrastructure-policy_en.htm.

⁵ Al Programma Horizon 2020 manca l'approvazione finale del Consiglio, attesa per l'inizio di dicembre, sul testo P7_TA-PROV (2013)0499. La proposta della Commissione è contenuta nella COM (2011) 809 del 30 novembre 2011.

⁶ Includendo la quota EURATOM, si arriva a 80 miliardi di euro.



nell'ambito del pilastro "Sfide sociali"⁷. Ma anche i Programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo)⁸ e per la competitività delle imprese e le PMI (COSME)⁹ con uno stanziamento fino al 2020 rispettivamente pari a 7 e 2,3 miliardi a prezzi correnti. Un contributo sostanziale alla promozione della crescita e dell'occupazione nell'UE è atteso dai programmi cofinanziati nell'ambito della nuova politica di coesione, la cui architettura giuridica ha ottenuto il via libera del Parlamento lo scorso 20 novembre¹⁰, e che potrà contare su 366,8 miliardi a prezzi correnti tra il 2014 e il 2020. All'Italia sono assegnate risorse comunitarie complessivamente pari a 32.268 milioni di euro.

2.2.1. Il trasporto stradale

Gigaliner

Continua ad essere particolarmente spinosa per gli eurodeputati la questione riguardante il possibile utilizzo dei megacamion (*gigaliner*) nel trasporto transfrontaliero di merci, previsto dalla Commissione europea nella proposta di modifica della direttiva 96/53/CE che stabilisce le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale per talune categorie di veicoli¹¹. Nel dettaglio, l'utilizzo dei *gigaliner* sarebbe possibile nel caso di un'operazione di trasporto tra Stati limitrofi se questi ultimi li hanno autorizzati e ne consentono la circolazione sul territorio nazionale.

Nel progetto di relazione elaborato dall'eurodeputato Jörg Leichtfried, discusso in seno alla Commissione Trasporti del Parlamento il 5 novembre¹², si evidenzia la necessità di vietare esplicitamente l'uso transfrontaliero dei *gigaliner* adducendo la motivazione che sia necessario effettuare prima una valutazione d'impatto di tale circolazione in termini di

⁷ Un programma di lavoro specifico riguarda una strategia europea nel campo della tecnologia dei trasporti http://ec.europa.eu/research/horizon2020/pdf/work-programmes/smart_green_and_integrated_transport_draft_work_programme.pdf#view=fit&pagemode=none. I primi bandi sono attesi per la fine d'anno.

⁸ Il Consiglio dovrà approvare il testo votato in plenaria dal Parlamento il 20 novembre scorso: P7_TA-PROV (2013)0477. La proposta della Commissione è in COM (2011) 814 del 30 novembre 2011.

⁹ Il Consiglio voterà il testo contenuto del documento parlamentare P7_TA-PROV (2013)0503. La proposta della Commissione è in COM (2011) 834 del 30 novembre 2011.

¹⁰ Per i testi adottati nella plenaria del Parlamento si veda: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fTEXT%2bTA%2b20131120%2bTOC%2bDOC%2bXML%2bV0%2f%2fEN&language=EN>. Il Consiglio ha votato il 29 ottobre.

Per informazioni sulla politica di coesione http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/index_it.cfm.

¹¹ COM (2013) 195 del 15 aprile 2013, "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE, del 26 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale". Si tratta della categorie di veicoli M2, M3, N2 e N3 e dei loro rimorchi di categoria O3 e O4.

¹² Il progetto di relazione è contenuto nel documento PE521.689 del 16.10.2013. Il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato al 5 dicembre. Si veda il documento di lavoro PE516.725.



sicurezza, inquinamento ambientale e acustico, condizioni sociali e occupazionali, trasferimento modale, ecc. Lo stesso relatore osserva di non condividere la posizione della Commissione secondo cui tale traffico non influenzerebbe la concorrenza all'interno dell'Unione, poiché gli Stati membri che lo vietano si troverebbero in una posizione di svantaggio economico rispetto a quelli che lo autorizzano.

2.2.2. Il trasporto combinato

Ecobonus

Si è conclusa la procedura di indagine formale avviata dalla Commissione sul cosiddetto "ecobonus", il regime di aiuto che l'Italia aveva deciso di prorogare per gli anni 2010 e 2011 a favore degli autotrasportatori per incoraggiare il trasferimento dei mezzi pesanti dalla modalità stradale a quella marittima, osservando in via preliminare che la modifica notificata del regime (autorizzato dall'UE per la prima volta per il periodo 2007-2009) potesse costituire un aiuto di Stato ai sensi della normativa comunitaria.

Con decisione 2013/487/UE¹³ la Commissione europea ha dunque autorizzato l'erogazione dell'ecobonus relativo al 2010 (nel corso dell'indagine l'Italia si è impegnata a ridurre la proroga di un anno) riconoscendo che la modifica del regime soddisfa una serie di condizioni che lo rendono compatibile con il mercato interno, tra cui: l'importo relativamente modesto dell'incentivo; il sostegno di servizi di trasporto marittimo di merci che collegano porti dell'UE; l'esistenza di un impatto ambientale prestabilito e di un risparmio in termini di costi esterni; il trattamento non discriminatorio tra operatori marittimi; l'obbligo per i beneficiari di gestire in modo commerciale i servizi per un anno supplementare dopo il quadriennio di sovvenzioni ricevute.

2.2.3. Il trasporto aereo

Emission Trading System-ETS

L'ICAO, in occasione della 38^a Assemblea generale svoltasi il 4 ottobre, ha deciso di avviare l'elaborazione di una "misura mondiale basata sul mercato" (MBM) di stimolo alla riduzione delle emissioni prodotte dal trasporto aereo internazionale, da perfezionare entro il 2016 e da attuare entro il 2020.

Allo scopo di favorire l'elaborazione della misura, la Commissione europea ha formulato una proposta di modifica della direttiva 2003/87/CE istitutiva del sistema ETS per lo

¹³ GUUE L 265 dell'8 ottobre 2013.



scambio di quote di emissioni di CO₂ nella Comunità¹⁴. La proposta di direttiva segue la decisione n.377/2013/UE del 24 aprile 2013¹⁵ che, proprio allo scopo di favorire un accordo internazionale in ambito ICAO, ha introdotto una deroga temporanea agli obblighi derivanti dal sistema ETS per le emissioni prodotte nel 2012 dai vettori che operino voli da e verso aeroporti situati nei Paesi terzi. I punti principali della nuova proposta:

- i voli tra gli aeroporti situati negli Stati dello Spazio economico europeo (SEE) continuano ad essere oggetto di applicazione del sistema dell'*emission trading*, come previsto dalla legislazione vigente;
- dal 2014 al 2020, ai voli da e per gli aeroporti dei Paesi terzi non membri del SEE non saranno imputate le emissioni rilasciate fuori dallo spazio aereo del SEE;
- sono esenti i voli tra i membri del SEE ed i Paesi terzi in via di sviluppo la cui quota di emissioni sul totale prodotto dalle attività del trasporto aereo civile internazionale è inferiore all'1%.

La Commissione chiede al Parlamento europeo ed al Consiglio di approvare la nuova direttiva in tempo utile per garantire un quadro normativo certo ai vettori, prima dello scadere della deroga temporanea che implicherebbe, al 30 aprile 2014, l'obbligo di restituzione delle quote di emissioni prodotte (incluse quelle relative ai collegamenti da e verso i Paesi terzi) e, dunque, il ritorno all'impianto normativo preesistente della direttiva 2003/87/CE.

Cielo unico europeo: FAB e SESAR

Nel mese di settembre, la Commissione europea ha inviato lettere di costituzione in mora a Italia, Cipro e Grecia per i ritardi nell'istituzione delle strutture giuridiche di base per la realizzazione del "blocco funzionale di spazio aereo" di cui fanno parte (FAB Blue Med)¹⁶.

Il FAB, indicato dalla legislazione comunitaria tra i pilastri del Cielo unico europeo, è lo spazio aereo di responsabilità di due o più Stati nel quale si attua una gestione integrata dei servizi di navigazione aerea sulla base di requisiti operativi, indipendentemente dai confini nazionali, ottenendo benefici in termini di costi, sicurezza, capacità operativa e impatto ambientale. Il rispetto del termine obbligatorio (4.12.2012), fissato dall'UE per l'attuazione

¹⁴ COM (2013) 722 del 16 ottobre 2013, "Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, in vista dell'attuazione, entro il 2020, di un accordo internazionale che introduce una misura mondiale unica basata sul mercato da applicarsi alle emissioni del trasporto aereo internazionale".

¹⁵ GUUE L 113 del 25 aprile 2013.

¹⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-860_it.htm.
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-820_it.htm.



dei nove FAB in cui è stato suddiviso lo spazio aereo¹⁷, è stato disatteso in modo generalizzato e la Commissione ha deciso di aprire procedure d'infrazione con riferimento alle situazioni più critiche per inviare un messaggio politico forte a tutti gli Stati membri circa la propria determinazione a proseguire sulla strada della riforma della gestione del traffico aereo.

Sempre in tema di Cielo unico, il Consiglio Trasporti del 10 ottobre ha dato il via libera alla proposta della Commissione sulla proroga fino al 2024 di SESAR, il programma di ricerca sulla modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa¹⁸. La proposta sarà definitivamente adottata dopo la consultazione del Parlamento europeo nell'ambito della procedura legislativa speciale.

SESAR, nata come "impresa comune" di natura pubblico-privata¹⁹, continuerà a svolgere la propria attività nell'ambito di Horizon 2020 per conseguire gli obiettivi prestazionali del Cielo unico europeo, potendo contare sul sostegno finanziario dell'Unione complessivamente pari a 600 milioni di euro a prezzi correnti tra il 2014 e il 2020.

Sovvenzioni e pratiche tariffarie sleali dei Paesi non UE

La Commissione europea sta valutando la possibilità di presentare una proposta di modifica o di sostituzione del regolamento (CE) n. 868/2004 "relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che danneggiano i vettori comunitari nella prestazione dei servizi di trasporto aereo da parte di Paesi non UE". Il regolamento vigente non ha sostanzialmente trovato applicazione, dal momento che il meccanismo di tutela ivi previsto (presentazione ufficiale di denunce, apertura di procedimenti di indagine, imposizione delle necessarie misure di riparazione) non è mai stato attivato.

La Commissione vorrebbe definire uno strumento di protezione più efficace e adeguato alle esigenze dell'aviazione comunitaria. A tal fine, ha lanciato una consultazione pubblica²⁰ per raccogliere i contributi degli stakeholder interessati che andrebbero ad alimentare la valutazione d'impatto svolta dalla Commissione nel caso in cui decida di formulare una proposta legislativa.

¹⁷ Si veda: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/fab/index_en.htm.

¹⁸ COM (2013) 503 del 10 luglio 2013, "Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) per quanto riguarda la proroga dell'impresa comune fino al 2024". L'attuale SESAR terminerà il 31 dicembre 2016.

¹⁹ I membri di SESAR sono la Commissione europea, Eurocontrol ed i rappresentanti del settore industriale, manifatturiero ed aereo (tra cui fornitori dei servizi di navigazione aerea, operatori aeroportuali, costruttori di aeromobili).

²⁰ La consultazione è stata lanciata il 29 ottobre scorso e resterà aperta fino al 21 gennaio 2014 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/2014-01-20-protection-againstsubsidisation_en.htm.



Aiuti di stato – Revisione degli orientamenti UE

Il 3 luglio, la Commissione europea ha presentato un documento sulla revisione degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree sul quale è stata aperta una procedura di consultazione pubblica degli stakeholder interessati²¹. A giudizio della Commissione, gli orientamenti vigenti del 1994 e del 2005 vanno aggiornati soprattutto alla luce dei significativi cambiamenti intervenuti nel mercato del trasporto aereo (liberalizzazione del settore, nascita dei vettori low cost, ecc.) e degli obiettivi di modernizzazione degli aiuti di Stato perseguiti dall'UE (contribuire alla strategia di crescita Europa 2020; focalizzare l'attenzione sui casi con il maggior impatto sulla concorrenza; razionalizzare le norme e rendere più rapide le procedure di valutazione e le decisioni finali). I nuovi orientamenti dovrebbero essere adottati entro il 2014.

L'Esecutivo comunitario indica tra le principali novità contenute nel documento:

- la definizione di intensità massime di aiuto per gli investimenti negli aeroporti in funzione della loro dimensione misurata sulla base del traffico annuo di passeggeri, riservando tetti di finanziamento più consistenti agli aeroporti minori (meno di un milione di passeggeri) che presentano maggiori difficoltà a coprire i costi legati in particolare alla realizzazione di nuove infrastrutture o al rinnovo ed alla manutenzione di quelle esistenti;
- la possibilità di concedere aiuti al funzionamento agli aeroporti per un periodo transitorio fino a 10 anni a determinate condizioni (dimensioni dello scalo; sussistenza di un effetto di incentivo; aiuto limitato al minimo necessario e decrescente nel tempo; obblighi di notifica; ecc.);
- la semplificazione delle condizioni di compatibilità con il mercato interno per gli aiuti di avviamento concessi alle compagnie aeree per il lancio di una nuova rotta o di un nuovo orario che prevede servizi più frequenti e migliora la connettività di una regione.

2.2.4. Il trasporto marittimo

Blue Belt

La Commissione europea ha adottato la COM (2013) 510²² con l'obiettivo di dare nuovo slancio alla creazione di una cintura blu ossia di "uno spazio in cui le navi possono operare liberamente nel mercato interno dell'UE con un minimo di oneri amministrativi e contemporaneamente in cui la sicurezza di persone e cose, la tutela dell'ambiente e le

²¹ La consultazione è stata chiusa il 25 settembre scorso

http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/

²² COM (2013) 510 dell'8 luglio 2013, "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo".



politiche doganali e tributarie sono potenziate grazie all'uso delle capacità di monitoraggio e informazione nel trasporto marittimo (processi, procedure e sistemi informativi)". Si ricorda che il concetto di Blue Belt, introdotto nel 2011 dal Libro Bianco sui trasporti, indicato come elemento chiave di competitività della modalità marittima nell'"Atto per il mercato unico II" del 2012 e nel riesame in corso della politica portuale dell'UE, è stato oggetto anche di una sperimentazione pilota conclusasi con risultati apprezzabili per i soggetti interessati (autorità doganali nazionali, industria marittima, enti portuali).

La Commissione, in particolare, ha focalizzato l'attenzione sul trasporto marittimo di merci indicando le modifiche necessarie al Codice doganale comunitario allo scopo di creare la Cintura Blu entro il 2015. La prima modifica riguarda la semplificazione delle procedure che le compagnie di navigazione devono seguire per ottenere l'autorizzazione preventiva delle dogane per l'esercizio di un "servizio di linea" tra porti dell'UE, a cui è stato dato seguito il 5 novembre scorso con l'adozione del regolamento di esecuzione (UE) n.1099/2013²³. La seconda modifica, da formalizzare entro fine anno, implica l'introduzione del "manifesto di carico elettronico" per agevolare le compagnie di navigazione, in particolare quelle che fanno scalo anche in porti di Paesi terzi, nella trasmissione delle informazioni sullo status delle merci trasportate (unionale, extra unionale, carico che resta a bordo) alle autorità doganali ed i controlli che queste ultime dovranno effettuare.

2.2.5. Il trasporto ferroviario

"IV pacchetto ferroviario"

Il Consiglio Trasporti del 10 ottobre ha definito un orientamento generale sulla proposta di rifusione della direttiva 2004/49/CE che punta al miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi di trasporto su rotaia, COM (2013) 31. La proposta rientra nel cosiddetto "pilastro tecnico" del IV pacchetto²⁴ insieme ai provvedimenti riguardanti l'interoperabilità e l'Agenzia ferroviaria europea (ERA)²⁵.

²³ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1099/2013 della Commissione del 5 novembre 2013 recante modifica del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (potenziamento dei servizi regolari di trasporto marittimo), GUUE L 294 del 6 novembre 2013. Agli inizi di ottobre è stata compiuta un'opera di rifusione sul codice doganale dell'Unione con l'adozione del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, GUUE L 269 del 10 ottobre 2013.

²⁴ Per la Comunicazione, le Relazioni e gli altri documenti connessi alle proposte legislative (le valutazioni d'impatto), si veda http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.htm. Di seguito, le sei proposte legislative contenute nel "IV pacchetto ferroviario", adottate il 30 gennaio 2013: COM (2013) 26 sulle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie; COM (2013) 27 sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;



In estrema sintesi, l'orientamento espresso dai Ministri è stato quello di sostenere l'introduzione del certificato di sicurezza unico ripartendo le competenze per il rilascio tra le autorità nazionali di sicurezza e l'ERA, contrariamente alla proposta della Commissione di centralizzare tale funzione in capo all'Agenzia. Quest'ultima è intesa svolgere la funzione di "sportello unico" per le richieste delle imprese ferroviarie che operano in più Stati membri, con le autorità nazionali che continueranno a valutare la sussistenza delle condizioni necessarie al rilascio. Nel caso di trasporto su rotaia effettuato esclusivamente in ambito domestico, le imprese potranno scegliere se chiedere l'autorizzazione all'ERA o alle autorità nazionali di sicurezza.

I Ministri hanno introdotto un nuovo articolo dedicato all'attività di controllo in capo alle autorità nazionali da esercitare sui sistemi di gestione della sicurezza adottati dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in relazione alla loro conformità ai requisiti indicati nel testo della direttiva (specifiche tecniche di interoperabilità, obiettivi e metodi comuni di sicurezza).

Nell'orientamento generale è stato poi indicato un periodo transitorio più lungo per dare piena attuazione alla direttiva modificata (5 anni contro i 2 proposti dalla Commissione).

Corte di giustizia UE

L'Italia non assicura adeguata conformità alle norme comunitarie che richiedono l'indipendenza del gestore delle infrastrutture ferroviarie, con riferimento alla procedura nazionale per la determinazione dei pedaggi di accesso alla rete ferroviaria. Lo ha stabilito la Corte di giustizia europea con sentenza del 3 ottobre²⁶: a fronte di prescrizioni europee volte a tutelare l'autonomia del soggetto che gestisce la rete ferroviaria, la legislazione italiana (dlgs 188/2003 - art. 17, 1) stabilisce che i diritti per l'accesso alla rete da parte delle imprese ferroviarie siano stabiliti, con proprio decreto, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre lascia al gestore RFI il compito, in esecuzione della decisione ministeriale, di calcolare e riscuotere i diritti effettivamente dovuti da ciascuna impresa per singola tratta. Irrilevante per la Corte, il fatto che il Ministro decida sulla base di una proposta motivata predisposta dal gestore RFI.

COM (2013) 28 sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;

COM (2013) 29 sullo spazio ferroviario unico europeo;

COM (2013) 30 sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;

COM (2013) 31 sulla sicurezza delle ferrovie.

²⁵ I Ministri dei trasporti dell'UE hanno avviato l'esame del IV pacchetto a marzo 2012, partendo dal pilastro tecnologico. Oltre alla sicurezza ferroviaria, è stato definito un orientamento generale in merito alla proposta di rifusione della direttiva 2008/57/CE sull'interoperabilità, COM (2013) 30, disponibile al seguente indirizzo http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/137408.pdf.

²⁶ Causa C-369/11: Sentenza della Corte del 3 ottobre 2013, pubblicata sulla GUUE C 344 del 23 novembre 2013.



In giudizio l'Italia ha sostenuto a propria difesa la natura di atto di controllo di legittimità, e non di merito, del decreto ministeriale rispetto alla proposta motivata del gestore. È a RFI, secondo la difesa italiana, che andrebbe infatti ricondotta l'effettiva fissazione dei diritti come confermano le norme che prevedono la responsabilità a carico del gestore stesso qualora la determinazione dei diritti realizzi restrizioni alla concorrenza o discriminazioni tra imprese.

All'origine del giudizio della Corte di giustizia, un ricorso della Commissione europea che poneva anche una seconda questione: l'indipendenza dell'organismo nazionale di regolamentazione per il settore ferroviario (l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari). In relazione a tale seconda contestazione il ricorso non è stato accolto. La Corte ha riscontrato una mancanza di elementi sufficienti a dimostrare la violazione della normativa comunitaria da parte dell'ordinamento italiano.

Rumore dei carri merci

La Commissione europea valuta la possibilità di intraprendere un'iniziativa legislativa allo scopo di ridurre in misura significativa entro il 2020 l'inquinamento acustico derivante dalla circolazione nell'UE dei carri ferroviari adibiti al trasporto merci. A tal fine ha avviato una consultazione pubblica per raccogliere i contributi degli stakeholder interessati (cittadini, operatori ferroviari, gestori delle infrastrutture, organizzazioni non governative, industria manifatturiera, autorità nazionali, ecc.) su un documento in cui vengono illustrate le motivazioni ed i possibili interventi da realizzare in futuro²⁷.

Secondo la Commissione le misure finora adottate in tema di rumore ambientale (dalla Specifica Tecnica di Interoperabilità – STI - del materiale rotabile adottata nel 2005 nell'ambito delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria e successivamente aggiornata con la decisione 2011/229/EU, alla Direttiva 2002/49/CE “relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale”) non garantiranno una rapida riduzione dell'inquinamento acustico. In particolare, la conformità ai livelli di emissione sonora stabiliti nella STI è obbligatoria soltanto per i nuovi carri (quelli messi in circolazione dopo la sua entrata in vigore ossia il 2006) che costituiscono una quota esigua della flotta totale esistente nell'UE. La Commissione inoltre teme iniziative unilaterali da parte degli Stati membri nel vietare la circolazione di materiale rotabile non compatibile con obiettivi di riduzione del rumore (già paventate da Germania ed Olanda), che ostacolerebbero l'interoperabilità e,

²⁷ I primi risultati della consultazione (aperta dal 12 luglio al 3 ottobre) sono stati presentati agli stakeholder in occasione di un seminario svoltosi il 10 settembre a Bruxelles:

<http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/doc/2013-09-10-presentations.pdf>.

Il documento di consultazione è disponibile al seguente indirizzo:

<http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/doc/2013-railnoise/roadmap.pdf>.



dunque, la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

Diversi gli interventi indicati dalla Commissione per il futuro: dagli incentivi per l'ammodernamento dei carri merci esistenti; all'applicazione obbligatoria della STI ai "vecchi" carri fino all'introduzione di limiti di emissione sonora validi soltanto per tutti i carri merci che transitano lungo la rete ferroviaria transeuropea. Un'approfondita valutazione d'impatto sarà dedicata a ciascuna delle opzioni indicate nel documento di consultazione.

2.2.6. Trasporto per vie navigabili

Il Programma Naiades II

La Commissione europea ha proposto il rilancio del Programma Naiades fino al 2020 allo scopo di definire una nuova strategia per aumentare in misura significativa la quota di merci trasportate per vie navigabili²⁸. Secondo la Commissione, il rilancio passa per il miglioramento delle condizioni operative del settore, a partire dall'adeguamento delle infrastrutture e dalla loro prevista integrazione nei corridoi multimodali della rete TEN-T sfruttando le nuove opportunità di finanziamento nell'ambito del *Connecting Europe Facility*. Ma anche per la definizione di una tabella di marcia in materia di ricerca, sviluppo e innovazione che coinvolga tutti i soggetti interessati al trasporto su fiumi e canali (gli operatori di settore, industria della costruzione navale, autorità di porti marittimi e interni, integratori logistici, ecc.) e dedichi particolare attenzione alle iniziative tese a rendere più ecologiche le flotte.

Ulteriori tasselli della strategia sono il corretto funzionamento del mercato (ad esempio mediante l'introduzione di misure per l'internazionalizzazione dei costi esterni prodotti dalla navigazione interna), la definizione di nuovi limiti di emissione per i motori delle navi utilizzate, l'integrazione del trasporto per vie navigabili nella catena logistica multimodale, gli investimenti nella formazione del capitale umano.

La Comunicazione che istituisce il programma Naiades II è accompagnata da due misure che rappresentano il primo passo verso la sua attuazione²⁹. La prima riguarda la proposta di

²⁸ COM (2013) 623 del 10 settembre 2013, "Verso la qualità del trasporto per vie navigabili". La Comunicazione è corredata dal documento SWD (2013) 324 del 10 settembre 2013, *Commission staff working document Greening the fleet: reducing pollutant emissions in inland waterway transport*.

²⁹ COM (2013) 621 del 10 settembre 2013, "Proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 718/1999 del Consiglio per quanto riguarda una politica di capacità della flotta al fine di promuovere il trasporto per via navigabile";
COM (2013) 622 del 10 settembre 2013, "Proposta di direttiva che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 2006/87/CE".

direttiva, che modifica i requisiti tecnici delle navi adibite alla navigazione interna, mentre la seconda interviene sulla politica di regolazione delle capacità delle flotte comunitarie nel trasporto per vie navigabili.

2.2.7. Mobilità urbana

Iniziativa CIVITAS – Cities, Vitality, Sustainability

Nuove risorse comunitarie, circa 4 milioni di euro, sono state assegnate il 30 settembre dalla Commissione europea ad un consorzio (costituito da PMI, istituti di ricerca, associazioni e imprese di consulenza) per la promozione della mobilità urbana sostenibile a valere sull'iniziativa CIVITAS Plus II, finanziata nell'ambito del 7° Programma Quadro di ricerca dell'Unione³⁰.

In particolare, il consorzio darà attuazione al progetto CIVITAS Capital con gli obiettivi principali di: a) favorire lo scambio di conoscenze sulla mobilità urbana, identificando e promuovendo la diffusione delle best practice; b) creare opportunità di formazione e lavoro nel settore; c) elaborare raccomandazioni sul tema della mobilità urbana in relazione al nuovo Programma Quadro di R&I "Horizon 2020"; d) migliorare la cooperazione tra i diversi soggetti (pubbliche amministrazioni, agenzie della mobilità, università, istituti di ricerca, ecc.) all'interno delle "reti nazionali" di CIVITAS ossia dei raggruppamenti di città creati per promuovere a livello territoriale la filosofia dell'iniziativa tra cui figura anche la rete italiana. È prevista inoltre la creazione di nuove reti nazionali e regionali.

La Commissione indica CIVITAS come "iniziativa di punta dell'UE", lanciata nel 2002 e giunta alla sua quarta edizione, sul fronte della mobilità urbana sostenibile a cui si affiancherà la proposta di un pacchetto di misure che ha annunciato di voler presentare entro fine anno per rafforzare la dimensione urbana della politica dei trasporti alla luce degli ambiziosi obiettivi posti dallo stesso Libro Bianco sui trasporti tra cui l'organizzazione di una logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030.

2.2.8. Politica regionale

Strategie europee macroregionali

A fronte dei significativi risultati presentati dall'Esecutivo comunitario³¹, il Consiglio Affari Generali del 22 ottobre ha riconosciuto il valore aggiunto delle due strategie

³⁰ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-883_it.htm.
<http://www.civitas-initiative.eu/index.php?id=69>.

³¹ COM (2013) 468 del 27 giugno 2013, "Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul valore aggiunto delle strategie macroregionali".



macroregionali finora condotte a livello sovranazionale nelle aree del Danubio e del Baltico³². Il Consiglio ha sottolineato l'efficacia delle strategie - tradotte in quadri di cooperazione tra Stati membri e Paesi terzi appartenenti alla medesima area geografica su problemi comuni ed opportunità reciproche, in materia di ambiente, trasporto, formazione, energia, ricerca e innovazione, ecc. – che si mostrano capaci di favorire in particolare: a) i partenariati con realtà territoriali non UE; b) la governance multilivello in ambito europeo, nazionale e regionale, così come il coinvolgimento dei principali stakeholder nella definizione e nell'attuazione delle politiche su tematiche che hanno un impatto significativo sugli obiettivi di crescita e occupazione di Europa 2020 e sul completamento del mercato interno, con la presenza di un elevato valore aggiunto nello sviluppo della core network della TEN-T e nel rafforzamento della coesione territoriale; c) la messa a fattor comune di risorse determinando una più ampia disponibilità finanziaria per interventi transnazionali.

Richiamando l'essenziale ruolo di coordinamento della Commissione nell'ambito delle strategie, il Consiglio ha posto l'accento su alcune delle criticità finora emerse che richiederebbero l'assegnazione a ciascuna strategia di obiettivi puntuali e l'impegno costante nel lungo periodo degli Stati membri coinvolti allo scopo di garantire il sostegno politico ed amministrativo necessario ai fini della loro effettiva realizzazione.

Un invito specifico è rivolto alla Commissione affinché continui ad assistere gli Stati membri (Italia, Grecia, Croazia e Slovenia) ed i Paesi interessati all'ingresso nell'Unione in qualità di candidati e potenziali candidati (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia) coinvolti nella definizione della nuova strategia per la macroregione adriatica e ionica, dando così seguito al mandato ricevuto lo scorso anno dal Consiglio, che dovrebbe fondarsi su azioni prioritarie (aumentare l'accessibilità e l'attrattività della macroregione; preservare e migliorare la qualità dell'ambiente; favorire la crescita innovativa dei settori marino e marittimo). I risultati della consultazione³³, aperta in sede comunitaria il 25 ottobre per coinvolgere gli stakeholder interessati, contribuiranno alla formulazione della strategia da parte della Commissione entro il 2014, sotto la Presidenza italiana dell'UE.

Si ricorda inoltre che procedono i lavori avviati a Bruxelles nel 2011 in merito al lancio di una strategia europea per la macroregione alpina, sfociati il 18 ottobre nella firma dell'”Accordo di Grenoble” con il quale 7 Paesi (Italia, Austria, Francia, Germania, Slovenia, Liechtenstein e Svizzera) auspicano che il prossimo Consiglio europeo di dicembre

³² Conclusioni del Consiglio Affari generali del 22 ottobre 2013:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/genaff/139110.pdf.

³³ Consultazione della DG Regio http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/eusair/index_en.cfm.



ne ufficializzi l'istituzione incaricando la Commissione di redigere un Piano d'azione da approvarsi entro il 2014³⁴. L'impegno politico assunto dai firmatari riguarda la cooperazione anche nel settore della mobilità sostenibile e delle infrastrutture fisiche e immateriali.

2.2.9. Relazioni esterne

Partenariato orientale

A fine novembre, in occasione del Summit di Vilnius, i Capi di Stato e di Governo dei membri dell'UE e di sei Paesi terzi (Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Moldavia, Ucraina) hanno aggiornato le direttrici della cooperazione reciproca per il biennio 2014-2015³⁵ dando nuova linfa al cosiddetto "partenariato orientale", lanciato quattro anni fa come costola della politica europea di vicinato con la finalità specifica di accelerare l'associazione politica e l'integrazione economica di tali Paesi con l'UE. A Vilnius, è emersa la necessità di attribuire una nuova dimensione al partenariato orientale, tesa al consolidamento dei progressi realizzati tra il 2011 e il 2013 ed all'efficace attuazione degli accordi già conclusi e di quelli futuri.

La cooperazione nel settore dei trasporti, ad esempio, dovrà portare a maturazione gli importanti risultati conseguiti sul fronte dell'aviazione civile in vista di uno spazio aereo aperto: l'attuazione dell'accordo siglato con l'Ucraina³⁶, la definizione dei futuri passi del negoziato lanciato con l'Azerbaigian e l'opportunità di avviarne uno con l'Armenia, la ratifica degli accordi con la Georgia e la Repubblica di Moldavia. In futuro, tuttavia, la cooperazione sarà focalizzata sulla convergenza verso la legislazione UE in tutte le modalità di trasporto e punterà all'attuazione dei progetti prioritari della "rete regionale dei trasporti del partenariato orientale", lavorando anche sull'inclusione in essa delle vie navigabili interne, dando priorità al miglioramento dei collegamenti con la *core network* della TEN-T. Il sostegno finanziario al partenariato sarà alimentato principalmente dal "nuovo strumento per il vicinato europeo" 2014-2020 e potrà contare sull'interesse manifestato da istituzioni finanziarie internazionali quali BEI e BERS³⁷.

³⁴ Comunicato del Ministero Affari Esteri sulla strategia macroregionale alpina:
http://www.esteri.it/MAE/IT/Sala Stampa/ArchivioNotizie/Approfondimenti/2013/10/20131018_strategia_a_Ue_macroregione_alpina.htm.

³⁵ Per la dichiarazione congiunta, siglata durante il Summit del partenariato orientale a Vilnius, si veda:
http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=35376&id_type=1&lang_id=450.

³⁶ A Vilnius, tuttavia, l'Ucraina ha deciso di sospendere temporaneamente il processo per la firma dell'accordo di associazione con l'UE.

³⁷ Il 9 ottobre si è svolta una riunione informale dei Ministri dei trasporti dell'UE e dei Paesi del partenariato orientale che ha indicato alcuni progetti prioritari di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo in relazione al collegamento con la rete TEN-T (ad esempio, l'ammodernamento della linea



Il prossimo Summit avrà luogo nel 2015 per valutare l'attuazione dell'Agenda di Vilnius e lo stato degli accordi conclusi, nonché per stendere la tabella di marcia futura del partenariato orientale.

UE-Cina

Un negoziato che dovrà condurre all'adozione di un accordo bilaterale tra l'Unione europea e la Cina sugli investimenti è stato lanciato il 21 novembre scorso a Pechino. È quanto emerso dal 16° Summit UE-Cina che ha visto i Presidenti dell'Esecutivo comunitario e del Consiglio europeo, Jose Manuel Barroso ed Herman Van Rompuy, d'intesa con il Primo Ministro cinese Li Keqiang, elaborare una "Agenda strategica di cooperazione 2020"³⁸ in diversi ambiti d'intervento (commercio, investimenti, innovazione, cambiamento climatico, energia, diritti umani, infrastrutture e trasporti, ecc.). L'Unione auspica innanzitutto di migliorare l'accesso al mercato cinese da parte delle imprese europee che lamentano la presenza di numerose barriere all'ingresso, dando così slancio agli investimenti nel Paese asiatico.

Sul fronte dei trasporti e delle infrastrutture, l'Agenda orienta la cooperazione verso la più rapida attuazione dell'intesa siglata tra la Commissione europea e l'Amministrazione generale dell'aviazione civile cinese (CAAC) per la creazione di uno spazio aereo aperto. Ma sottolinea anche la necessità di rafforzare la cooperazione nello sviluppo di sistemi infrastrutturali pienamente interconnessi e "intelligenti" estendendola ad altri ambiti: interoperabilità delle catene logistiche tra Asia e Europa; rotte e mercati marittimi; servizi ferroviari, sicurezza ed efficienza energetica; strumenti di finanziamento per le infrastrutture³⁹. Di particolare interesse è il richiamo al partenariato lanciato nel 2012 in materia di sviluppo urbano. Tra gli obiettivi primari dell'Unione e della Cina figura quello di condividere esperienze e conoscenze per migliorare la mobilità urbana, rendendo le città più accessibili e attraenti mediante soluzioni di trasporto intelligenti e sostenibili dal punto di vista ambientale ed energetico.

Cooperazione euromediterranea

I Ministri dei Trasporti dei Paesi membri dell'Unione per il Mediterraneo si sono riuniti il 14 novembre scorso a Bruxelles per discutere lo stato di avanzamento della cooperazione

ferroviaria tra la Georgia e l'Arzbaigian o la ricostruzione della strada Krakovits-Lviv-Brody-Rivne in Ucraina). Si veda http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-920_it.htm.

³⁸ Comunicato del Consiglio:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/139637.pdf

Agenda di cooperazione UE-Cina:

<http://eeas.europa.eu/delegations/china/documents/news/20131123.pdf>.

³⁹ http://eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/sustainable_urbanisation/sustainable_urbanisation.htm.



avviata nell'ambito del "Piano d'Azione Regionale per i Trasporti" (PART) 2007-2013⁴⁰ e per tracciarne le linee future d'azione. In una dichiarazione congiunta⁴¹, i Ministri hanno condiviso l'esigenza di tracciare una mappa della Rete transmediterranea dei Trasporti (TMN-T) identificando in essa la lista di progetti prioritari valutando i possibili collegamenti con la TEN-T. Il PART 2014-2020 dovrà continuare a sviluppare la cooperazione puntando inoltre alla convergenza normativa nei diversi settori del trasporto che si traduca in azioni per lo sviluppo delle Autostrade del Mare, la facilitazione delle operazioni marittime, l'uso efficiente delle reti stradali e ferroviarie, la creazione di uno spazio aereo comune euromediterraneo, la promozione del trasporto intermodale e dell'applicazione di soluzioni tecnologiche innovative (primariamente sul fronte dei sistemi di navigazione satellitare).

⁴⁰ http://ec.europa.eu/transport/themes/international/doc/euomed/evaluation-report_en.pdf.

⁴¹ http://ec.europa.eu/transport/themes/international/doc/euomed/ufm-transport-conference-14-11-2013-declaration_en.pdf.



3. NOTA SULL'ECONOMIA ITALIANA¹

Il contesto internazionale

L'economia mondiale mostra i segni di una ripresa che, dopo il rallentamento registrato tra la metà del 2012 e l'inizio del 2013, si conferma comunque modesta ed eterogenea. Prosegue lo slancio espansivo delle economie avanzate mentre perde vigore quello delle economie emergenti sebbene queste continuino a sostenere in modo significativo l'attività economica internazionale. Le principali rilevazioni confermano, infatti, la crescita del prodotto nelle economie avanzate, supportato da migliori prospettive di breve termine per il Regno Unito e dal graduale consolidamento delle attese di crescita negli Stati Uniti ed in Giappone. Tra i mercati emergenti, invece, la Cina sembra aver recuperato un certo impulso espansivo nel terzo trimestre, mentre prosegue la revisione al ribasso per gran parte dei Paesi emergenti a causa di impedimenti di natura strutturale e dall'inasprimento delle condizioni finanziarie². Lasciano comunque ben sperare tanto le più recenti indagini congiunturali della Banca Centrale Europea (BCE) che continuano a mostrare, per il quarto trimestre 2013, un miglioramento delle prospettive di crescita per l'economia internazionale³, quanto i miglioramenti dell'indice mondiale complessivo dei responsabili degli acquisti (PMI) che, nel mese di ottobre, è salito a 55,5 (dal 53,6 di settembre), in ragione soprattutto della spinta proveniente dal settore dei servizi (escludendo l'area dell'euro, il PMI complessivo, pari a 56,3, è aumentato in ottobre di 2,4 punti dal mese precedente)⁴.

Anche gli indicatori anticipatori compositi dell'OCSE (CLIs), concepiti per anticipare i punti di svolta dell'attività economica rispetto al trend, segnalano impulsi di crescita nella maggioranza dei principali Paesi dell'area dell'OCSE, mentre evidenziano profili divergenti tra le grandi economie emergenti; emerge, così, il rafforzamento della crescita economica di Cina e Russia mentre rimane al di sotto del trend quella di Brasile ed India⁵. Tuttavia, avvertono i principali istituti economici internazionali, sulle prospettive globali continuano a incombere pesanti elementi di incertezza, che implicano rischi complessivamente rivolti al ribasso, connessi all'evoluzione delle condizioni nei mercati monetari e finanziari, all'andamento delle materie prime nonché a frizioni geopolitiche che si vanno sviluppando in alcune aree del globo.

¹ Dati aggiornati al 30 novembre 2013.

² Cfr. Banca d'Italia, *Rapporto sulla stabilità finanziaria*, Roma, novembre 2013.

³ Cfr. Banca Centrale Europea, *Bollettino mensile*, Francoforte sul Meno, novembre 2013.

⁴ Cfr. J.P.Morgan-Markit, *J.P.Morgan Global Manufacturing & Services PMI*, New York, novembre 2103.

⁵ Cfr. OECD, *Composite leading indicators continue to signal improvements in growth in most major OECD economies*, Parigi, novembre 2013.

Pur risentendo di una perdita di slancio delle economie emergenti, prosegue l'espansione dell'attività economica mondiale; le previsioni di crescita, tuttavia, sono state generalmente riviste al ribasso e si prevedono quest'anno essere leggermente inferiori al 2012, nonostante i miglioramenti provenienti dalla Cina che nel terzo trimestre ha messo a segno una crescita sui dodici mesi del 7,8% (contro il 7,5% del trimestre precedente) in seguito all'attuazione di un pur contenuto pacchetto di misure di stimolo, mentre l'inflazione, misurata sull'indice dei prezzi al consumo, al 3,1% in settembre, rimane comunque inferiore al livello obiettivo fissato al 3,5%.

Tab.1. PIL in termini reali (variazioni percentuali tendenziali)

	2011		2012				2013		
	Trim. IV	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Trim. I	Trim. II	Trim. III	
Francia	1,5	0,4	0,1	0,0	-0,3	-0,4	0,5	0,2	
Germania	2,2	1,3	1,1	0,9	0,3	-0,3	0,5	0,6	
Italia	-0,6	-1,8	-2,6	-2,8	-3,0	-2,5	-2,2	-1,9	
Giappone	0,0	3,3	3,9	0,4	0,2	0,1	1,2	2,6	
UK	1,1	0,6	0,0	0,0	-0,2	0,2	1,3	1,5	
USA	2,0	3,3	2,8	3,1	2,0	1,3	1,6	1,6	
Area Euro	0,7	-0,2	-0,5	-0,7	-1,0	-1,2	-0,6	-0,4	
UE	0,8	0,1	-0,3	-0,5	-0,7	-0,8	-0,2	0,1	
OECD	1,7	2,1	1,9	1,4	0,9	0,6	1,0	1,4	
Brasile	1,4	0,7	0,4	0,9	1,4	1,9	3,3	..	
Cina	9,1	8,1	7,6	7,4	7,9	7,7	7,5	7,8	
India	5,5	4,8	3,8	3,2	3,5	2,7	2,7	..	
Fed. Russia	5,6	4,0	4,3	4,0	1,8	1,9	1,2	..	

“..” Dato non disponibile.

Fonte: OECD

I dati disponibili segnalano invece un'attenuazione della dinamica economica indiana e russa mentre torna a migliorare quella brasiliana a seguito della vigorosa ripresa delle esportazioni e dell'andamento più sostenuto degli investimenti.

Prosegue la crescita nei Paesi avanzati tra i quali rileva la forza propulsiva della ripresa economica statunitense in ragione dell'espansione della spesa per consumi, della ripresa degli investimenti fissi privati ma anche di politiche economiche e monetarie accomodanti⁶. Si rafforza l'economia giapponese, che nel secondo trimestre ha segnato un

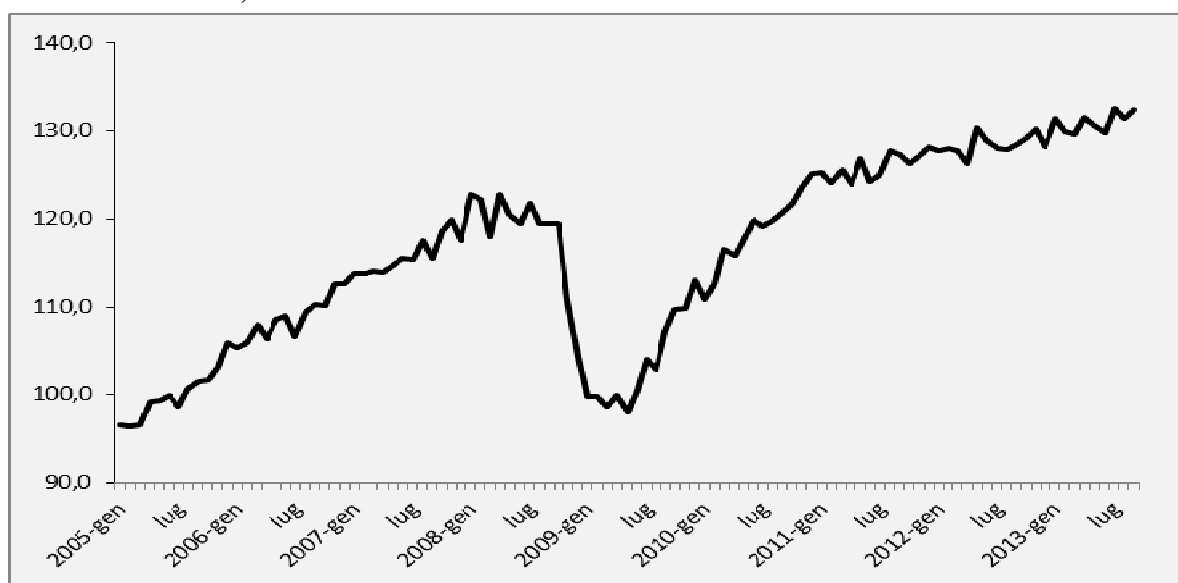
⁶ Nella riunione dello scorso 30 ottobre, il *Federal Open Market Committee* ha lasciato invariato l'obiettivo per il tasso ufficiale (tra 0 e 0,25%) sui Federal Fund vincolandone il livello “eccezionalmente basso” fino a quando non si raggiungeranno ulteriori conferme sulla sostenibilità dei progressi dell'attività economica ed altrettanto vale per il “ritmo dei suoi acquisti di titoli” (ogni mese: 40 miliardi di dollari per i mutui cartolarizzati dalle agenzie e 45 miliardi di dollari per l'acquisto di titoli a più lungo termine), ovvero, come riporta la BCE nel suo *Bollettino* di novembre, fino a quando la disoccupazione resterà al di sopra del 6,5%, l'inflazione a 1-2 anni sarà prevista superiore al 2,5% e le aspettative di inflazione a più lungo termine resteranno ben ancorate.

tasso di crescita annuo dell'1,2% (dallo 0,1% del trimestre precedente) e addirittura del 2,6% nel terzo, e quella del Regno Unito, il cui PIL è aumentato dell'1,5% nel terzo trimestre. Nell'area dell'euro la fiducia di consumatori e produttori è leggermente incrementata negli ultimi mesi e la dinamica economia, pur negativa (-0,4%), si sta progressivamente stabilizzando, nonostante le differenze tra i Paesi rimangano grandi⁷.

A tale riguardo, pur nella consapevolezza che l'evoluzione futura dell'economia mondiale resta comunque soggetta a rischi prevalentemente al ribasso, il Fondo Monetario Internazionale stima un incremento del prodotto mondiale del 2,9% per l'anno in corso e del 3,6% per il 2014.

Sulla base dei dati preliminari raccolti dal Netherland Bureau for Economic Policy Analysis il *commercio mondiale*, nel terzo trimestre dell'anno, riprende slancio (+1,1%) dopo il rallentamento sperimentato nel secondo trimestre (+0,3%) a seguito, soprattutto, del calo dell'import e dell'export delle economie asiatiche emergenti.

Graf. 1. Commercio mondiale (dati mensili, destagionalizzati ed espressi in volumi; base 2005=100)



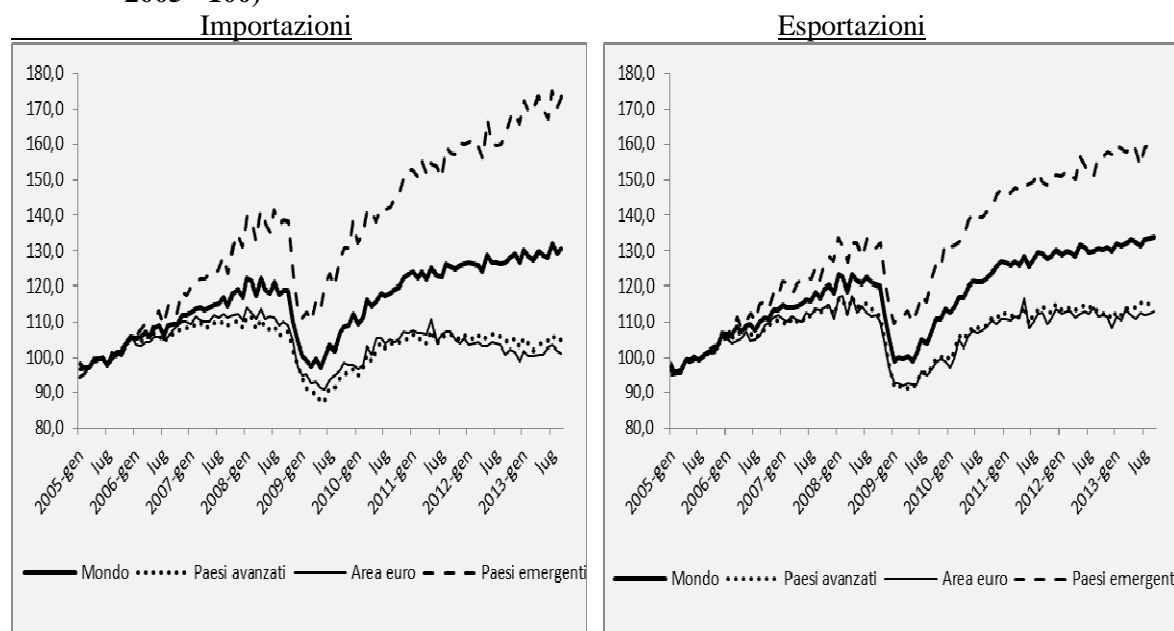
Fonte: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

I dati disponibili, pur inglobando una certa volatilità, sull'import evidenziano una crescita generalizzata, moderata per le economie avanzate (+0,9% dal +0,4% del secondo trimestre) e robusta per quelle emergenti (+1,6% dal -0,1%) ed asiatiche in particolare (+1,5% dal -1,3%); mentre l'export, pur in crescita, segna un rallentamento di un punto percentuale

⁷ Cfr. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, *Macroeconomic outlook 2014*, Den Haag, settembre 2013.

nella media dei Paesi avanzati (+0,4%), mentre si rafforza vistosamente nelle economie emergenti (+1,6%) tra le quali, anche in questo caso, si distinguono quelle asiatiche (+2,2%). Per entrambe le componenti del commercio mondiale l'area dell'euro si caratterizza per una dinamica alquanto contenuta che la colloca stabilmente al di sotto della media dei Paesi avanzati.

Graf. 2. Commercio mondiale (dati mensili, destagionalizzati ed espressi in volumi; base 2005= 100)



Fonte: CPB - Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

Gli indicatori prospettici a livello globale continuano ad evidenziare una graduale espansione dell'economia mondiale. Come anticipato sopra, l'indice mondiale complessivo dei responsabili (PMI), misurato con l'esclusione dell'area dell'euro, in ottobre è stato pari a 55,5 mentre l'andamento dei nuovi ordinativi provenienti dall'estero nel settore manifatturiero su scala internazionale si è collocato al di sopra del valore soglia di 50, fornendo così un ulteriore segnale di ripresa dell'espansione dell'interscambio globale⁸.

Dalla fine di giugno le quotazioni del petrolio greggio (qualità Brent) si sono mosse a fasi alterne mentre le "forze rialziste" che ne hanno sostenuto le quotazioni a fine novembre (oltre i 111 USD a barile) sembrerebbero essersi esaurite; a tale riguardo le indicazioni implicite fornite dai contratti *futures* suggeriscono per le prime settimane del 2014 prezzi intorno ai 109 USD. Sostanzialmente stabili, nel terzo trimestre, sono rimasti i corsi delle materie prime non energetiche sebbene abbiano messo a segno andamenti eterogenei che

⁸ Cfr. Banca Centrale Europea, *Op. cit.*, Francoforte sul Meno, novembre 2013.



hanno visto incrementi di prezzo per i metalli industriali compensati da riduzioni di quelli inerenti i prodotti agricoli.

Sono rimaste generalmente contenute anche le pressioni inflazionistiche, nonostante l'orientamento ancora espansivo delle politiche monetarie adottate nelle maggiori economie, mentre le tensioni finanziarie statunitensi misurate negli ultimi mesi in conseguenza delle attese di ridimensionamenti degli acquisti di titoli da parte della FED (il cosiddetto *tapering*) e successivamente dei timori di insolvenza tecnica del Governo hanno provocato tensioni sui mercati internazionali e ingenti deflussi di capitale dalle economie emergenti. A fronte di tale situazione la BCE ha risposto fornendo indicazioni prospettiche sui tassi di interesse (*forward guidance*), ridotti nel mese di novembre allo 0,25%.

Il contesto nazionale

L'Italia va avanti nell'azione intrapresa a favore del riequilibrio strutturale dei conti pubblici, mentre dalla scorsa estate i rendimenti dei titoli di Stato sono rimasti piuttosto stabili ed il differenziale di interesse con i titoli tedeschi è diminuito intorno ai 240 punti base (sulla scadenza decennale).

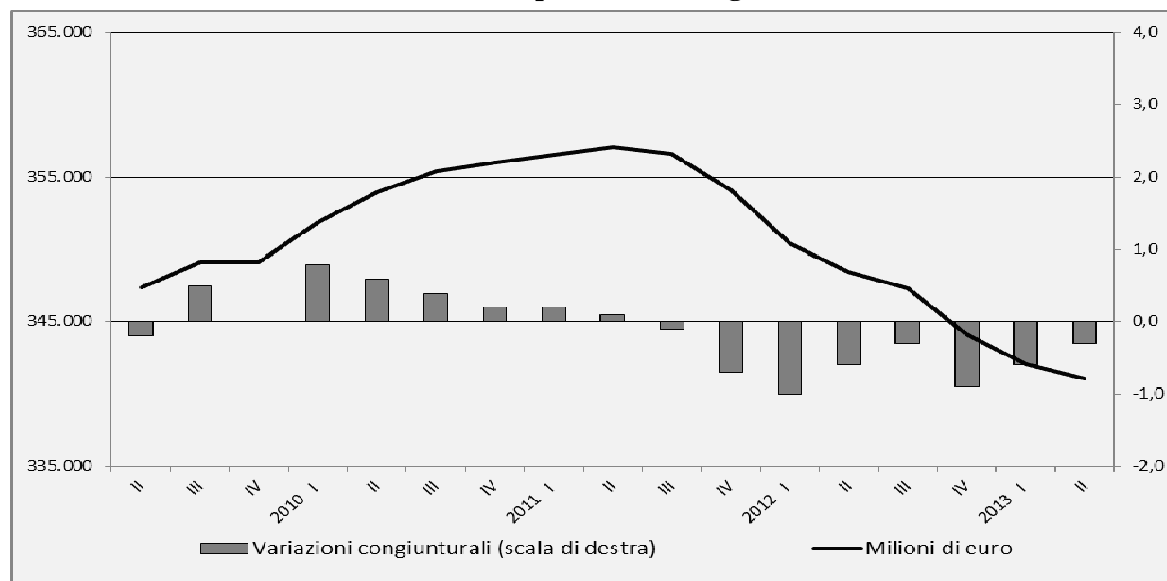
Si è sostanzialmente arrestata la contrazione dell'attività produttiva e la caduta congiunturale del PIL, avviatasi nel terzo trimestre del 2011, è attesa concludersi in finale di anno.

Nel frattempo i conti economici trimestrali dell'Istat, nel secondo trimestre del 2013, continuano a segnalare una diminuzione congiunturale del prodotto interno lordo (PIL)⁹ dello 0,3% (e del 2,1% nei confronti del secondo trimestre del 2012). Si contraggono dello 0,3% i consumi finali nazionali, gli investimenti fissi lordi e le importazioni; le esportazioni, invece, sono aumentate dell'1,2%. Negativo è risultato anche il contributo dei consumi delle famiglie residenti (-0,4%), mentre quello degli investimenti fissi lordi e della spesa della Pubblica Amministrazione è stato nullo. La variazione delle scorte ha contribuito negativamente per 0,4 punti percentuali alla variazione del PIL, mentre l'apporto della domanda estera netta è stato positivo per 0,4 punti percentuali.

Il valore aggiunto ha registrato variazioni congiunturali negative e pari a -2,2% nell'agricoltura, a -0,9% nelle costruzioni, a -0,3% nei servizi ed a -0,1% nell'industria in senso stretto.

⁹ Espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2005, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato.

Graf. 3. PIL (milioni di euro e variazioni percentuali congiunturali)



Fonte: Istat

Nel terzo trimestre la stima preliminare del PIL segnala una ulteriore contrazione congiunturale, in attenuazione rispetto alle precedenti, dello 0,1% (e dell'1,9% nei confronti del corrispondente trimestre del 2012) sintetizzando una diminuzione del valore aggiunto nei comparti dell'agricoltura e dei servizi ed un incremento per l'industria. Secondo l'Istat, la variazione acquisita per il 2013 risulta negativa pari a -1,9%. Sempre secondo lo stesso Istituto, in base alle risultanze del Macro Economic Model for Italy (MEMo-It)¹⁰ il PIL nazionale nel 2014 è atteso aumentare al +0,7% in termini reali, sostenuto sia dalla domanda interna al netto delle scorte (+0,4%) sia dalla domanda estera netta (+0,2%), mentre il contributo alla crescita proveniente dalla variazione delle scorte non andrebbe oltre il +0,1%.

Sul fronte delle imprese, il protrarsi della recessione impatta negativamente sulla redditività. Lo scorso giugno, dai dati di contabilità nazionale è emerso che il rapporto tra il Margine Operativo Lordo (MOL) ed il valore aggiunto è diminuito al 31,4%, il valore più basso mai toccato dall'avvio della serie storica (1995). Il primo semestre 2013 ha visto aumentare anche i casi di procedure concorsuali e di liquidazione volontaria riferite alle società di capitali, mentre diminuiscono le nuove iscrizioni di imprese ed incrementano le cessazioni che, al netto delle cancellazioni d'ufficio, hanno depresso il saldo fino al limite, comunque positivo, delle 7.700 unità (contro una media di oltre 36.000 unità per gli anni compresi tra il 2008 ed il 2012). In tale scenario continua la contrazione dei debiti

¹⁰ MEMo-It contiene 53 equazioni stocastiche e 78 identità contabili con frequenza annuale e fornisce una rappresentazione del sistema economico italiano mediante la specificazione di equazioni di comportamento per gli operatori del sistema economico (Famiglie, Imprese, Amministrazioni Pubbliche e Resto del mondo). Istat, *Le prospettive per l'economia italiana nel 2013-2014*, Roma, novembre 2014.

finanziari delle imprese che nel biennio scorso - calcola la Banca d'Italia - si sono ridotti di oltre il 2% soprattutto per via del calo della componente bancaria. Evidentemente tale dato riflette: da un lato una domanda più contenuta connessa alla contrazione tanto degli investimenti quanto dell'attività produttiva, ma dall'altro anche l'operare di più selettive politiche di offerta da parte delle banche che continuerebbero ad essere restrittive anche per via della elevata rischiosità connessa agli impieghi¹¹.

Tab.2. Quota di imprese razionate (dati trimestrali, valori percentuali)

	1-49 addetti	50-249 addetti	almeno 250 addetti
2010 - II	12,4	5,7	7,5
III	7,9	4,4	1,9
IV	9,2	4,1	0,4
2011 - I	7,8	6,3	3,3
II	7,5	8,1	1,2
III	9,5	6,1	1,9
IV	11,4	11,6	7,0
2012 - I	14,2	9,1	6,8
II	15,4	8,4	6,7
III	15,4	11,5	10,6
IV	15,7	11,4	5,6
2013 - I	16,0	12,1	8,5
II	17,1	14,6	6,3
III	18,4	10,2	8,0

Fonte: Banca d'Italia

A conferma delle difficoltà riscontrate sul versante dell'offerta di credito le imprese nazionali di grandi dimensioni hanno aumentato il ricorso alle obbligazioni, che nei primi nove mesi dell'anno sono state emesse per un ammontare lordo di 28 miliardi di euro (contro i 24 dello stesso periodo del 2012)¹².

Le imprese italiane, rapportate con quelle delle principali economie avanzate, sembrano caratterizzarsi per un contenuto rapporto tra debiti finanziari e PIL, ma presentano una leva finanziaria generalmente superiore alla media e comunque più alta che in passato, nonostante la diminuzione del debito registrata nell'ultimo biennio. Incidentalmente le tensioni finanziarie delle imprese, in ragione più della bassa redditività che dell'elevato livello del debito, finiscono per riflettersi nelle difficoltà di rimborso dei crediti e, come un cane che si morde la coda, sulla loro capacità di accesso al credito.

¹¹ Cfr. Banca d'Italia, *Supplemento al bollettino statistico - Bilancia dei pagamenti e posizione patrimoniale sull'estero*, Roma, novembre 2013.

¹² Da novembre 2012 hanno preso avvio le emissioni dei cosiddetti "minibond"; si tratta di obbligazioni emesse da imprese non quotate e destinate a circolare presso investitori qualificati, ma che beneficiano di un trattamento fiscale analogo a quello delle emissioni delle imprese quotate. Tali collocamenti sono stati circa 15, per un valore complessivo prossimo a 5 miliardi euro, e hanno fatto capo principalmente a grandi imprese del settore dei servizi. Cfr. Banca d'Italia, *Op. Cit.*, Roma, novembre 2013.

Tab.3. Indebitamento (valori percentuali)

	Leva finanziaria	Debiti finanziari/Valore aggiunto
2005	39,2	151,2
2006	39,4	160,6
2007	41,8	171,9
2008	42,8	177,8
2009	45,1	186,3
2010	46,0	187,1
2011	48,6	184,4
2012	48,0	187,3
Giugno 2013	47,7	188,0

Fonte: Banca d'Italia

Sulla base di dati preliminari, la Banca d'Italia ha calcolato che nel 2012 l'incidenza delle imprese considerate finanziariamente fragili (ovvero con un peso degli oneri finanziari sul MOL superiore al 50%) sarebbe salita al 34% del totale delle aziende dal circa 31% di solo un anno prima. Ovviamente, nell'ipotesi di una graduale ripresa economica le attese per l'anno a venire sono per una riduzione graduale della loro incidenza. Benefici, tuttavia, provengono anche dai rimborsi dei debiti arretrati delle pubbliche amministrazioni (di cui ai decreti legge 8 aprile 2013, n. 35 e 31 agosto 2013, n. 102 che hanno destinato allo scopo 27 miliardi di euro nel 2013 e 20 nel 2014); questi rimborsi, alla fine di novembre, ammontavano a circa 16,3 miliardi e sono stati a loro volta impiegati soprattutto nella riduzione dell'esposizione nei riguardi dei fornitori e delle banche¹³.

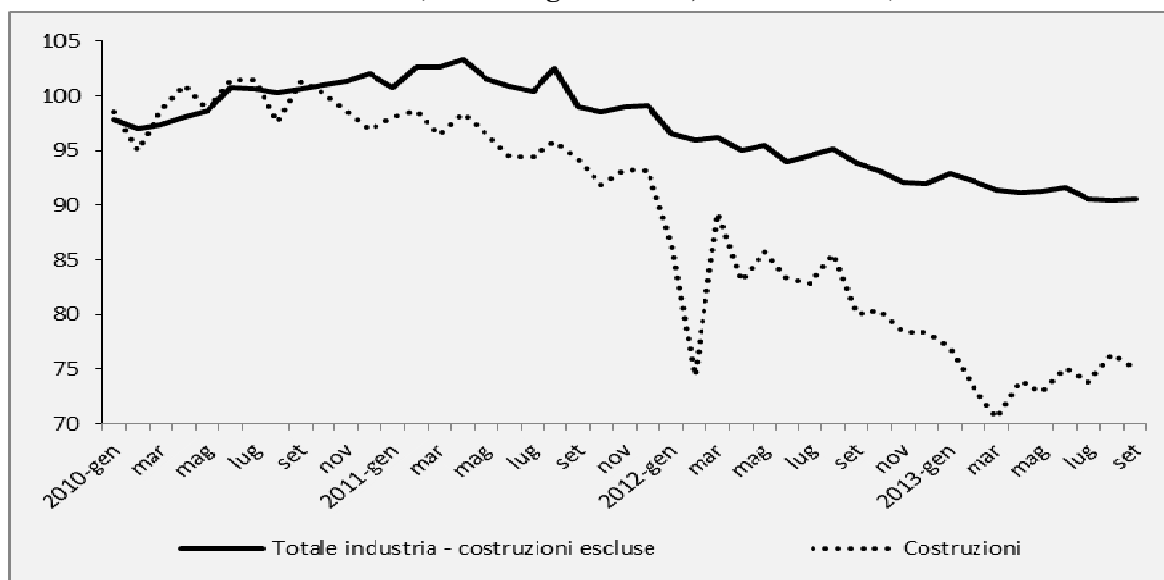
In uno scenario economico che sembra orientato al miglioramento, i principali fattori di rischio per le imprese rimangono principalmente connessi all'elevata incertezza circa i tempi e l'intensità della ripresa. Tuttavia, già il mese di agosto ha segnalato un ridimensionamento della contrazione della *produzione industriale* (-0,2% sul mese precedente, dal -1,1% di luglio), con quasi tutti i comparti della manifattura in evidente miglioramento congiunturale. A settembre, invece, l'indice destagionalizzato della produzione industriale è tornato in territorio positivo, aumentando dello 0,2% (rispetto al dato di agosto), pur senza riuscire a modificare il profilo discendente della media del terzo trimestre (pari a -1,0%)¹⁴. Rispetto al secondo trimestre 2013 nel periodo luglio-settembre l'indice destagionalizzato è diminuito nel comparto dei *beni strumentali* (-2,2%) ed in quello dell'*energia* (-0,7%), mentre è aumentato per i *beni di consumo* (+1,0%), rimanendo

¹³ Cfr. Banca d'Italia, *Op. Cit.*, Roma, novembre 2013.

¹⁴ Corretto per gli effetti di calendario, a settembre 2013, l'indice è diminuito in termini tendenziali del 3,0% (i giorni lavorativi sono stati 21 contro i 20 di settembre 2012). Nella media dei primi nove mesi dell'anno la produzione è scesa del 3,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Fonte: Istat, *Produzione industriale*, Roma, novembre 2013.

invariato per la componente dei beni *durevoli* ed incrementando dell'1,2% per quella dei *non durevoli*, e per i *beni intermedi* (+0,9%).

Graf. 4. Produzione industriale (dati destagionalizzati; base 2010=100)



Fonte: Istat

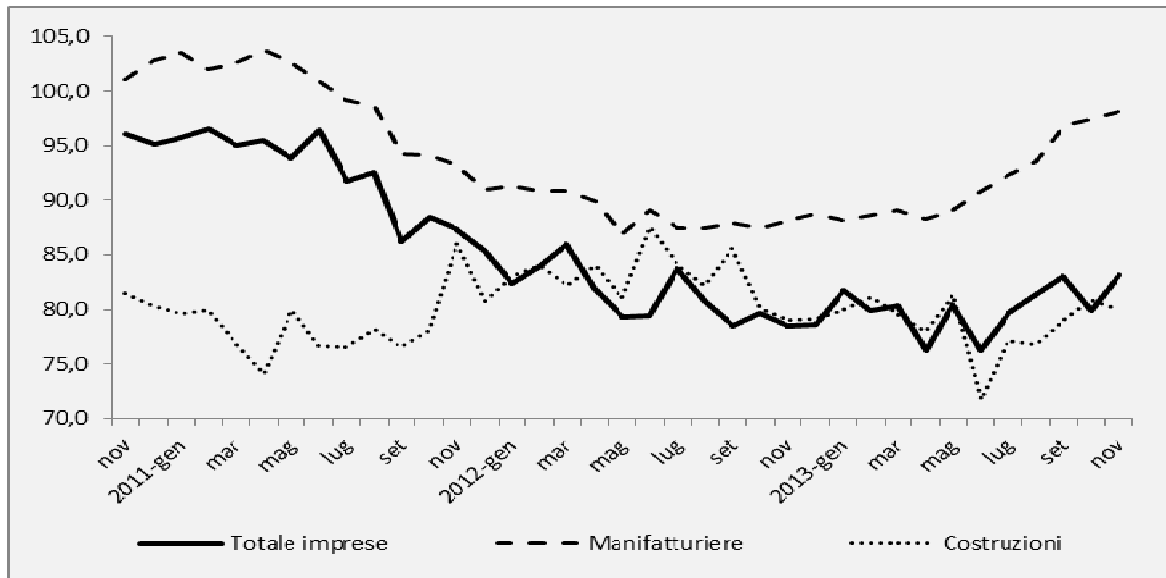
Per i mesi di ottobre e novembre il Centro Studi della Confindustria stima incrementi congiunturali della produzione industriale rispettivamente del +0,2% e del +0,4%¹⁵. Pertanto la dinamica dell'attività industriale attesa per il IV trimestre appare positiva e se le previsioni venissero confermate sarebbe la prima variazione positiva dall'inizio del 2011.

Confortano al riguardo le valutazioni degli imprenditori manifatturieri sintetizzate dall'indice destagionalizzato del clima di *fiducia delle imprese manifatturiere* che, in crescita continua dal mese di aprile, a novembre si colloca a 98,1. Tale indice sale da 97,2 a 97,5 nei beni di consumo, da 99,0 a 99,2 nei beni intermedi e da 95,4 a 97,9 in quelli strumentali; inoltre, in tutti i principali raggruppamenti di industrie i giudizi sugli ordini e le attese di produzione migliorano mentre il saldo dei giudizi sulle scorte di prodotti finiti si presenta in aumento. Non altrettanto vale per le imprese di costruzioni la cui fiducia, espressa attraverso il relativo indice, pur aumentando dallo scorso luglio, scende nel mese di novembre a 80,0 (dall'80,9 di ottobre); migliorano i giudizi sugli ordini e/o piani di costruzione (il saldo aumenta da -46 a -45), ma peggiorano le attese sull'occupazione (il saldo diminuisce da -19 a -21).

¹⁵ Cfr. Centro Studi Confindustria, *Indagine rapida sulla produzione industriale*, Roma, novembre 2013.

Lo scenario prospettato trova una sintesi nell'indice composito del clima di fiducia delle imprese italiane (l'*Istat Economic Sentiment Indicator – IESI*) che sale a 83,2¹⁶.

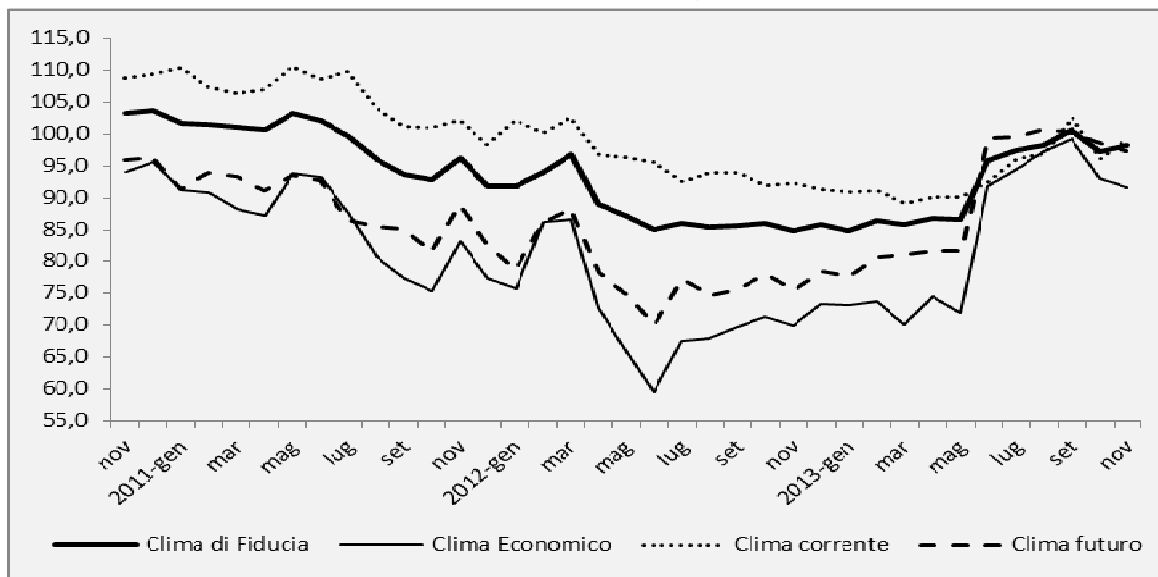
Graf. 5. Clima di fiducia delle imprese (indici destagionalizzati; base 2005=100)



Fonte: Istat

Complessivamente la produzione industriale risulta ancora inferiore del 24,8% dai massimi dell'aprile 2008.

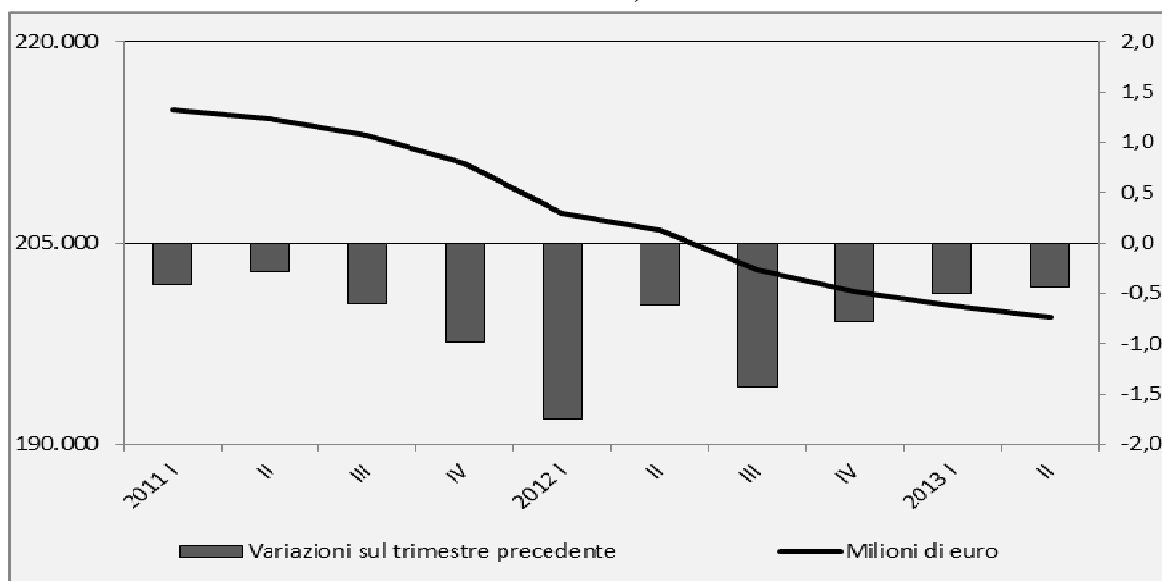
Graf. 6. Clima di fiducia dei consumatori (indici destagionalizzati; base 2005=100)



Fonte: Istat

¹⁶ Cfr. Istat, *Clima di fiducia delle imprese*, Roma, novembre 2013.

Graf. 7. Spesa per consumi finali delle famiglie residenti (dati destagionalizzati, valori concatenati con anno di riferimento 2005)



Fonte: Istat

Migliora sensibilmente anche il clima di *fiducia dei consumatori*¹⁷; una tendenza in atto dall'inizio dell'anno e guidata, soprattutto nel terzo trimestre, dai giudizi sulla situazione economica del Paese e dall'attenuazione del pessimismo sull'evoluzione futura del mercato del lavoro.

A novembre, l'indice del clima di fiducia dei consumatori in base 2005=100 è risultato pari a 98,3 dal 97,3 del mese di ottobre; aumentano anche l'indicatore del clima corrente¹⁸ (da 96,1 a 99,2), mentre diminuiscono quelli inerenti il clima economico¹⁹ (a 91,6 da 93,1) e quello futuro²⁰ (da 98,5 a 97,3)²¹.

¹⁷ Clima di fiducia: è elaborato sulla base di nove domande ritenute maggiormente idonee per valutare l'ottimismo/pessimismo dei consumatori (precisamente: giudizi e attese sulla situazione economica dell'Italia; attese sulla disoccupazione; giudizi e attese sulla situazione economica della famiglia; opportunità attuale e possibilità future del risparmio; opportunità all'acquisto di beni durevoli; giudizi sul bilancio familiare). I risultati delle nove domande, espressi in forma di saldi ponderati su dati grezzi, sono aggregati tramite media aritmetica semplice; il risultato è poi riportato a indice (in base 2005) e destagionalizzato con il metodo diretto.

¹⁸ Clima corrente: è calcolato come media delle domande relative ai giudizi (situazione economica dell'Italia e della famiglia; opportunità attuale del risparmio ed acquisto di beni durevoli; bilancio finanziario della famiglia). Riportata a indice (in base 2005), la serie non presenta una componente di natura stagionale.

¹⁹ Clima economico: è costruito come media aritmetica semplice dei saldi ponderati relativi a tre domande (giudizi e attese sulla situazione economica dell'Italia, attese sulla disoccupazione, quest'ultima con segno invertito). Riportato a indice (in base 2005) e destagionalizzato con il metodo diretto.

²⁰ Clima futuro: è dato dalla media delle attese (situazione economica dell'Italia e della famiglia; disoccupazione; possibilità future di risparmio). Riportato a indice (in base 2005) e destagionalizzato con il metodo diretto.

²¹ Cfr. Istat, *Clima di fiducia dei consumatori*, Roma, novembre 2013.

Sebbene migliori il clima di fiducia dei consumatori, i comportamenti di *spesa delle famiglie* seguitano ad essere improntati alla prudenza. Pertanto, nel secondo trimestre 2013, è continuata la contrazione dei consumi (-0,4% sul periodo precedente) ma ad un ritmo più moderato rispetto ai trimestri precedenti. Si è sensibilmente ridotta la spesa per i *beni semidurevoli*, risulta attenuata la riduzione di quella per i *beni non durevoli*, mentre ristagnano gli acquisti di *servizi e beni durevoli*. Nello stesso periodo il *reddito disponibile delle famiglie consumatrici* è tornato a diminuire; in valori correnti ed al netto della stagionalità la contrazione è stata dello 0,6% rispetto al primo trimestre, mentre tenendo conto dell'inflazione, il potere di acquisto delle famiglie consumatrici si è contratto dello 0,7%. Dopo cinque trimestri consecutivi di aumento, la *propensione al risparmio delle famiglie consumatrici*, misurata al netto della stagionalità, è diminuita di 0,2 punti percentuali (al 9,4%) rispetto al trimestre precedente. Prosegue anche la contrazione dei debiti finanziari delle famiglie che, dopo il primo semestre dell'anno, ammontano mediamente al 65% del reddito disponibile (contro l'80% circa misurato per le famiglie in Francia e Germania).

In attesa che il graduale rafforzamento della fiducia di famiglie ed imprese si rifletta a pieno sulla domanda interna, dalla quale dipende in larga parte il consolidarsi della ripresa, l'attività economica sta finora beneficiando del buon andamento delle esportazioni.

Le *vendite di beni e servizi all'estero* hanno registrato un incremento, in volume, dello 0,6% nel secondo trimestre del 2013, maturato soprattutto in ambito continentale; riflettendo invece la debolezza della domanda interna arretrano dello 0,8% le *importazioni*. Pertanto i primi nove mesi dell'anno evidenziano un consolidamento del *saldo del conto corrente*, in surplus di 7,1 miliardi di euro a fronte di un disavanzo di 11,5 miliardi maturato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Tab.4. Bilancia dei pagamenti dell'Italia (saldi in miliardi di euro*)

	2011	2012	Gen.-set. 2012	Gen.-set. 2013
Conto corrente	-48,3	-6,0	-11,5	7,1
Merci	-17,4	17,8	9,4	26,0
Servizi	5,7	-0,7	0,1	2,5
Redditi	-9,4	-7,6	-5,9	-9,2
Trasferimenti unilaterali	-15,8	-15,5	-15,1	-14,5
Conto capitale	0,6	3,8	1,3	-2,7
Conto finanziario	72,8	11,0	13,3	-10,2
Investimenti diretti	-13,9	-6,1	-11,6	8,4
<i>All'estero</i>	-38,6	-6,2	-7,8	-13,4
<i>In Italia</i>	26,7	0,1	-3,8	4,9
Errori ed omissioni	-25,2	-8,8	-3,2	8,0

* I dati riferiti ai mesi di luglio, agosto e settembre 2013 sono provvisori.

Fonte: Banca d'Italia



Al progresso ha contribuito largamente il saldo delle merci che, a settembre, ha raggiunto in termini cumulati un surplus di 26 miliardi; ma è migliorato anche quello dei servizi per 2,5 miliardi, mentre si è ampliato il deficit nei redditi.

Gli investimenti diretti all'estero dei residenti italiani, nei primi nove mesi dell'anno, sono stati pari a 13,4 miliardi (-7,9 nello stesso periodo del 2012), gran parte dei quali maturati nel mese di settembre (per 8,5 miliardi, il dato più elevato dal settembre 2011) ed in larga parte riconducibili a prestiti infragruppo, mentre i flussi di investimento diretti in Italia da parte dei non residenti sono tornati positivi e pari a quasi 5 miliardi a seguito - rileva la Banca d'Italia - di acquisizioni nette di quote azionarie di imprese italiane (nonostante i disinvestimenti rilevati nei mesi di agosto e settembre e pari rispettivamente a 1 ed a 0,4 miliardi circa)²².

Nei primi sette mesi del 2013 gli investitori non residenti hanno effettuato acquisti netti di titoli di portafoglio italiani per 26,7 miliardi; in particolare gli investimenti netti in titoli di Stato sono stati pari a 32,3 miliardi, segnalando la presenza di minori elementi di tensione sui mercati del debito sovrano. Sempre sul versante delle passività la Banca d'Italia rileva che, dopo le vendite misurate nel mese di agosto, gli investitori esteri sono tornati comunque ad acquistare titoli obbligazionari nazionali per 19 miliardi di euro²³.

Per quanto attiene al mercato del lavoro²⁴, le rilevazioni dell'Istat segnalano che l'occupazione, intensamente diminuita nel primo trimestre dell'anno si è venuta contraendo anche nel resto dell'anno. Nel terzo trimestre 2013, infatti, è proseguita la contrazione tendenziale del numero degli occupati (-2,3%, pari a -522.000 unità), soprattutto nel Mezzogiorno (-5,4%, -333.000 unità). Diminuisce l'occupazione nell'industria in senso stretto (-2,2% tendenziale, -99.000 unità), cui si associa una contrazione ancora più marcata nell'ambito delle costruzioni (-7,1%, -123.000 unità) e, per il terzo trimestre consecutivo ed a ritmi crescenti, si riduce l'occupazione anche nel terziario (-1,9%, -300.000 unità)²⁵.

Aumenta pertanto su base tendenziale il numero dei disoccupati (14,6%, +363.000 unità) che in quasi otto casi su dieci riguarda coloro che hanno perso il lavoro. L'incremento, diffuso su tutto il territorio nazionale, interessa in oltre la metà dei casi le persone con almeno 35 anni. Il 56,9% dei disoccupati cerca lavoro da un anno o più. Così il tasso di

²² Cfr. Banca d'Italia, *Bollettino economico n.74*, Roma, ottobre 2013.

²³ Cfr. Banca d'Italia, *Op. cit.*, Roma, novembre 2013.

²⁴ Cfr. Istat, *Occupati e disoccupati*, Roma, novembre 2013.

²⁵ Secondo l'Istat continuano a calare gli occupati a tempo pieno (-3,0%, pari a -568.000 unità rispetto al terzo trimestre 2012); tale calo riguarda in più della metà dei casi i dipendenti a tempo indeterminato (-2,3%, -291.000 unità), mentre gli occupati a tempo parziale aumentano a ritmo meno sostenuto rispetto al recente passato (1,2%, pari a +46.000 unità), ma la crescita riguarda esclusivamente il part time involontario. Inoltre, per il terzo trimestre consecutivo cala il lavoro a termine (-7,4%, pari a -180.000 unità), cui si accompagna la nuova diminuzione delle collaborazioni (-17,0%, pari a -73.000 unità).



disoccupazione trimestrale sale all'11,3%, in crescita di 1,5 punti percentuali su base annua e con esso anche i divari territoriali, con l'indicatore nel Nord al 7,6% (+0,7%), nel Centro al 10,2% (+1,4%) e nel Mezzogiorno al 18,5% (+3,0%).

Le ore di Cassa Integrazione Guadagni (CIG) autorizzate nel terzo trimestre sono diminuite del 10% rispetto al corrispondente periodo del 2012, tuttavia nei giudizi prospettici riferiti alle imprese manifatturiere la tendenza rimane comunque negativa in considerazione dell'ampio ricorso al part-time ed alla CIG che si è registrato nella prima parte dell'anno.

Nel trimestre in esame aumenta il numero di inattivi (+0,7%, pari a 96.000 unità).

Invece, dopo due trimestri di contrazione il terzo trimestre del 2013 vede tornare ad aumentare le ore effettivamente lavorate per dipendente (+0,2%)²⁶. Rispetto al dato complessivo, quello tendenziale riferito alle grandi imprese dell'industria evidenzia un +0,7% che segue il dato invariante del secondo trimestre; mentre per le grandi imprese dei servizi la variazione è appena positiva nel III trimestre (+0,1%) dopo il -0,6% del secondo.

Nel secondo trimestre le retribuzioni nominali di fatto sono incrementate mediamente dell'1,2% rispetto allo stesso trimestre del 2012; queste, a fronte del contenuto tasso di inflazione, hanno comportato la sostanziale stazionarietà delle retribuzioni reali. Sulla base delle valutazioni della Banca d'Italia le tendenze in atto dovrebbero proseguire anche nei prossimi mesi²⁷.

L'inflazione al consumo in settembre è scesa sotto la soglia dell'unità; pari, infatti, allo 0,9% si è collocata su livelli storicamente bassi scesi ulteriormente in ottobre. Le pressioni all'origine rimangono contenute, mentre l'aumento dell'aliquota ordinaria dell'IVA²⁸ non sembra esercitare spinte al rialzo di rilievo.

Nel mese di ottobre, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, diminuisce dello 0,2% su base mensile e aumenta dello 0,8% su base annua (la stima provvisoria era a +0,7%). Secondo l'Istat, tale andamento è in gran parte imputabile alle componenti più volatili, come i beni energetici e gli alimentari freschi, al netto dei quali la crescita tendenziale dell'indice (inflazione di fondo) resta stazionaria al +1,2%; mentre calcolato al netto dei soli beni energetici, il tasso di crescita tendenziale dell'indice dei prezzi al consumo scende al +1,1%. Rispetto ad ottobre 2012, il tasso di crescita dei prezzi dei beni scende al +0,1%, dal +0,4% di settembre, e quello dei prezzi dei servizi si porta al +1,4% (era +1,5% nel mese precedente). Invece, i prezzi dei

²⁶ Indicatore calcolato sul numero dei dipendenti al netto del ricorso alla Cig. Cfr. Istat, *Lavoro e retribuzioni nelle grandi imprese*, Roma, novembre 2013.

²⁷ Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, ottobre 2013.

²⁸ Legge n. 99 del 9 agosto 2013.

prodotti ad alta frequenza di acquisto²⁹ diminuiscono dello 0,2% su base mensile e crescono dello 0,8% su base annua. Per quanto sopra, diminuisce anche l'inflazione acquisita³⁰ che per l'anno in corso si colloca al +1,2%.

L'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA), dopo avere annullato la scorsa primavera il differenziale con quello medio per l'area dell'euro ed esserne rimasto leggermente al di sotto per tutta l'estate, in ottobre è tornato positivo in ragione dell'incremento dell'aliquota IVA il cui impatto complessivo sull'indice osservato, secondo la Banca d'Italia, non dovrebbe comunque eccedere il mezzo punto percentuale nell'ipotesi di una sua traslazione completa³¹.

Tab. 5. Indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) e Indice generale armonizzato dei prezzi al consumo per i Paesi dell'Ue (IPCA)

Periodo	NIC (compresi i tabacchi; base 2010=100)			IPCA (base 2005=100)			IPCA a tassazione costante (1) (base 2005=100)		
	Numero indice	Var.% cong. (2)	Var.% tend. (3)	Numero indice	Var.% cong. (2)	Var.% tend. (3)(4)	Numero indice	Var.% cong. (2)	Var.% tend. (3)(4)
2011	102,8	-	+2,8	113,8	-	2,9	113,4	-	2,6
2012	105,9	-	+3,0	117,5	-	3,3	116,3	-	2,5
2013									
Gen.	106,7	0,2	2,2	116,9	-2,0	2,4	115,5	-2,0	2,2
Feb.	106,8	0,1	1,9	116,7	-0,2	2,0	115,3	-0,2	1,9
Mar.	107,0	0,2	1,6	119,4	2,3	1,8	118,0	2,3	1,7
Apr.	107,0	0,0	1,1	119,8	0,3	1,3	118,4	0,3	1,1
Mag.	107,0	0,0	1,1	119,8	0,0	1,3	118,4	0,0	1,1
Giu.	107,3	0,3	1,2	120,1	0,3	1,4	118,7	0,3	1,2
Lug.	107,4	0,1	1,2	117,9	-1,8	1,2	116,5	-1,9	1,1
Ago.	107,8	0,4	1,2	117,9	0,0	1,2	116,6	0,1	1,2
Sett.	107,5	-0,3	0,9	120,0	1,8	0,9	118,7	1,8	0,9
Ott.	107,3	-0,2	0,8	120,1	0,1	0,8	118,2	-0,4	0,3

(1) Nel corso dell'anno l'indice IPCA-TC può essere soggetto a revisione. I dati diventano definitivi l'anno successivo a quello di riferimento.

(2) Rispetto al periodo precedente.

(3) Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

(4) Il procedimento di calcolo delle variazioni medie annue sono conformi alle regole stabilite in ambito comunitario ed è illustrato nella nota metodologica.

Fonte: Istat

²⁹ I prodotti ad alta frequenza di acquisto includono, oltre ai generi alimentari, le bevande alcoliche e analcoliche, i tabacchi, le spese per l'affitto, i beni non durevoli per la casa, i servizi per la pulizia e manutenzione della casa, i carburanti, i trasporti urbani, i giornali e i periodici, i servizi di ristorazione e le spese di assistenza. Cfr. Istat, *Prezzi al consumo*, Roma, novembre 2013.

³⁰ Inflazione acquisita: rappresenta la variazione media dell'indice nell'anno indicato, che si avrebbe ipotizzando che l'indice stesso rimanga al medesimo livello dell'ultimo dato mensile disponibile nella restante parte dell'anno.

³¹ Cfr. Banca d'Italia, *Op.cit.*, Roma, ottobre 2013.



Nel mese di ottobre l'IPCA aumenta dello 0,1% su base mensile e dello 0,8% nei confronti di ottobre 2012; se calcolato a tassazione costante (IPCA-TC) l'indice segnala una diminuzione dello 0,4% in termini congiunturali (+0,3% in termini tendenziali). Evidentemente il differenziale dei tassi di crescita tendenziali dell'indice IPCA e dell'indice a tassazione costante, dopo essere stato nullo negli ultimi due mesi, è risultato pari a 0,5 punti percentuali incorporando gli effetti dell'aumento dell'aliquota dell'IVA ordinaria dal 21% al 22%³².

Infine, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI), al netto dei tabacchi, diminuisce dello 0,1% su base mensile e cresce dello 0,7% rispetto a ottobre 2012.

In un contesto caratterizzato dalla debolezza della domanda interna e da una decelerazione dei prezzi dell'energia l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali diminuisce in ottobre dell'1,0% evidenziando una contrazione nei primi dieci mesi dell'anno dello 0,9% rispetto al corrispondente periodo del 2012, che sale al -1,1% per quanto concerne la componente dei prodotti venduti sul mercato interno mentre si ferma al -0,6% l'indice riferito ai prodotti venduti all'estero.

Sul versante dei conti pubblici, la Nota di aggiornamento del DEF, a seguito del deterioramento del quadro macroeconomico rispetto alle condizioni della scorsa primavera, ha corretto la stima dell'indebitamento netto per l'anno in corso, in assenza di misure correttive, al 3,1% del PIL implicando così il varo di una manovra di correzione³³, incardinata su provvedimenti rivolti ad un taglio delle spese per 1,1 miliardi e dismissioni immobiliari per 0,5, finalizzata a riportare il disavanzo entro la soglia del 3,0%.

Su tali basi il Governo stima che l'avanzo primario rimanga sostanzialmente stabile rispetto al 2012, al 2,4% del PIL, e che il saldo di bilancio strutturale (ovvero al netto degli effetti del ciclo economico e delle misure temporanee) risulti prossimo al pareggio (-0,4% del PIL). Nella Nota di aggiornamento si evidenzia anche un incremento delle entrate per le Amministrazioni pubbliche nel 2013 dello 0,7% rispetto al 2012, mentre la pressione fiscale cresce dello 0,3% toccando un nuovo massimo (al 44,3% del prodotto). Per l'anno in corso è stimato anche un incremento della spesa primaria (+1,0%), mentre il debito pubblico dovrebbe salire al 132,9%.

³² “Si ricorda che la differenza tra il tasso di variazione dell'IPCA e quello dell'IPCA-TC offre una stima del massimo impatto potenziale delle variazioni di imposta indiretta degli ultimi dodici mesi sull'inflazione IPCA, nell'ipotesi di una loro traslazione immediata e completa sui prezzi pagati dai consumatori”. Istat, *Prezzi al consumo*, Roma, novembre 2013.

³³ DL 15 ottobre 2013 n. 120.



Tab. 6. Quadro programmatico delineato dalla Nota di aggiornamento al DEF

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Indebitamento netto	3,0	3,0	2,5	1,6	0,8	0,1
Avanzo primario	2,5	2,4	2,9	3,7	4,5	5,1
Entrate totali	48,2	48,7	48,4	48,0	47,7	47,3
Spese primarie	45,6	46,4	45,5	44,3	43,2	42,8
Spesa per interessi	5,5	5,4	5,4	5,3	5,3	5,1
Crescita del PIL	-2,4	-1,7	1,0	1,7	1,8	1,9
Debito*	127,0	132,9	132,8	129,4	125,0	120,1

* Al lordo dei prestiti alla Grecia, della quota di pertinenza dell'Italia dei prestiti erogati dall'EFSF (non comprende gli aiuti previsti per la ricapitalizzazione del sistema bancario spagnolo) e del contributo italiano al capitale dell'ESM.

Fonte: Banca d'Italia

APPENDICE 1 - NOTA METODOLOGICA

I risultati esposti sono stati ottenuti in base all'elaborazione dei dati forniti da un campione di aziende che operano nel settore dei trasporti per quanto riguarda le modalità terrestri. Per il trasporto aereo sono stati utilizzati i dati di traffico elaborati da Assaeroporti e per quello marittimo i dati rilevati da Confitarma. Per ogni modalità l'Indagine fa comunque riferimento anche ad informazioni di altre fonti quali, per esempio, l'Aiscat (per il trasporto autostradale).

Per il trasporto delle merci su gomma sono state elaborate le informazioni fornite da 34 aziende fra le più significative aderenti all'Anita-Associazione Nazionale Imprese di Trasporti Automobilistici. Si tratta di aziende di media dimensione, localizzate in prevalenza nel Nord dell'Italia (tab.1.), che nella maggior parte dei casi operano sia in ambito nazionale che internazionale.

Tab. 1. Distribuzione delle aziende di trasporto merci su strada per classe di dipendenti e ripartizione geografica

<i>Classi</i>	<i>Fino a 19</i>	<i>20-49</i>	<i>50-99</i>	<i>Più di 100</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	24	24	18	34	100
<i>Ripartizione geografica</i>		<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)		62	21	17	100

Per il trasporto aereo, sono stati considerati i dati di traffico relativi a quasi tutti gli aeroporti italiani (vedi Appendice 3); per quello marittimo, sono state considerate le informazioni relative alla composizione della flotta italiana ed al trasporto di merci e passeggeri nei principali porti italiani (vedi Appendice 3).

Per quanto riguarda il trasporto terrestre di persone, sono stati elaborati i dati relativi a:

- FS Italiane SpA;
- 19 aziende fra le più importanti operanti nell'ambito del trasporto locale.

I risultati relativi al trasporto merci sono descritti distintamente per le diverse modalità considerate così come quelli relativi al trasporto passeggeri. Per quanto riguarda l'andamento del trasporto terrestre di passeggeri, in primo luogo sono illustrati i dati relativi ai servizi di trasporto locale prodotti dalle grandi aziende, con indicazioni specifiche in merito al traffico regionale realizzato da FS Italiane SpA ed infine i dati relativi al trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza di FS Italiane SpA.



La prima parte di questo capitolo è dedicata ai dati di consuntivo gennaio-giugno 2013 (esaminati rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) mentre la seconda riguarda le previsioni luglio-dicembre 2013 (sempre esaminate rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente) e/o i dati di consuntivo disponibili relativi a periodi compresi in questo semestre.

Tab. 2. Distribuzione delle aziende di trasporto locale per classe di dipendenti e ripartizione geografica

<i>Classi</i>	<i>101-250</i>	<i>251-500</i>	<i>Più di 500</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	0	22	78	100
<i>Ripartizione geografica</i>	<i>Nord</i>	<i>Centro</i>	<i>Sud e Isole</i>	<i>Totale</i>
Aziende (in %)	46	8	46	100

APPENDICE 2 - I RISULTATI DAL 2006 AL 2013 (1)

Tab.1. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto pubblico locale nelle grandi realtà aziendali (distribuzione percentuale delle risposte)

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (Posti)</u>																
Aumento	29,7	20,9	19,1	10,6	22,0	27,9	15,0	31,7	29,4	13,9	15,2	14,3	15,0	7,7	4,5	4,8
Stabile	59,5	62,8	73,8	87,2	73,2	60,5	77,5	61,0	55,9	66,7	60,6	38,1	55,0	46,2	68,2	76,2
Diminuzione	10,8	16,3	7,1	2,1	4,8	11,6	7,5	7,3	14,7	19,4	24,2	47,6	30,0	46,2	27,3	19,0
<u>Offerta (Pkm)</u>																
Aumento	40,6	27,9	28,6	27,7	27,5	32,6	22,5	40,5	32,4	11,1	15,2	9,5	25,0	8,3	4,5	13,6
Stabile	48,6	53,5	61,9	66,0	62,5	55,8	62,5	45,2	41,1	63,9	48,5	33,3	45,0	33,3	54,5	59,1
Diminuzione	10,8	18,6	9,5	6,4	10,0	11,6	15,0	14,3	26,5	25,0	36,3	57,1	30,0	58,3	40,9	27,3
<u>Domanda (Viag.)</u>																
Aumento	47,2	42,9	46,3	51,1	48,7	40,5	23,1	26,8	35,3	44,4	34,4	33,3	40,0	46,2	27,3	31,8
Stabile	41,7	42,9	46,3	42,6	43,6	38,1	43,6	39,0	41,2	30,6	34,4	38,1	45,0	15,4	40,9	45,5
Diminuzione	11,1	14,3	7,4	6,4	7,7	21,4	33,3	34,1	23,5	25,0	31,2	28,6	15,0	38,5	31,8	22,7
<u>Domanda (Vkm)</u>																
Aumento	44,4	40,5	40,0	39,1	23,7	28,5	23,7	26,8	32,4	36,2	28,1	25,0	31,6	50,0	18,2	27,3
Stabile	44,4	45,2	52,5	56,5	65,8	54,8	47,4	34,1	47,1	44,4	37,5	50,0	47,4	8,3	45,5	45,5
Diminuzione	11,2	14,3	7,5	4,3	10,5	16,7	28,9	39,0	20,6	19,4	34,4	25,0	21,0	41,7	36,4	27,3
<u>Ricavi</u>																
Aumento	58,4	54,5	57,1	60,4	56,1	50,0	25,6	28,6	38,2	61,1	59,4	57,1	60,0	69,2	50,0	45,5
Stabile	22,2	36,4	26,2	27,1	34,1	31,8	43,6	28,6	32,4	22,2	25,0	14,3	15,0	7,7	27,3	36,4
Diminuzione	19,4	9,1	16,7	12,5	9,8	18,2	30,8	42,9	29,4	16,7	15,6	28,6	25,0	23,1	22,7	18,2
<u>Tariffe</u>																
Aumento	48,6	39,5	25,6	42,6	47,4	45,5	30,8	19,0	23,5	38,9	40,9	40,0	35,0	38,5	33,3	28,6
Stabile	51,4	60,5	74,4	57,4	52,6	54,5	69,2	81,0	76,5	61,1	54,5	60,0	65,0	61,5	66,7	71,4
Diminuzione	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

(segue)

(segue Tab. I.)

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Ricavi/costi</u>																
Aumento	23,8	36,4	52,0	44,4	23,8	56,0	32,1	30,4	45,8	31,6	36,4	53,8	60,0	72,7	57,1	71,4
Stabile	38,1	45,5	36,0	29,6	23,8	8,0	32,1	34,8	25,0	36,8	40,9	23,1	15,0	0,0	35,7	21,4
Diminuzione	38,1	18,1	12,0	25,9	52,4	36,0	35,7	34,8	29,2	31,6	22,7	23,1	25,0	27,3	7,1	7,1
<u>Investimenti</u>																
Aumento	45,9	38,6	34,1	28,3	36,8	34,1	20,0	31,7	25,0	51,4	22,6	33,3	25,0	15,4	45,5	50,0
Stabile	43,3	38,6	41,5	54,3	42,1	52,3	50,0	48,8	46,9	34,3	41,9	52,4	30,0	38,5	36,4	36,4
Diminuzione	10,8	22,8	24,4	17,4	21,1	13,6	30,0	19,5	28,1	14,3	35,5	14,3	45,0	46,2	18,2	13,6
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	36,1	48,8	52,5	40,0	27,5	34,9	30,0	26,8	38,2	45,7	43,3	47,6	55,0	76,9	38,1	33,3
Stabile	58,3	44,2	42,5	55,6	57,5	58,1	52,5	61,0	52,9	45,7	53,3	52,4	35,0	23,1	47,6	57,1
Diminuzione	5,6	7,0	5,0	4,4	15,0	7,0	17,5	12,2	8,8	8,6	3,4	0,0	10,0	0,0	14,3	9,5
<u>Occupazione</u>																
Aumento	34,4	25,7	52,8	38,5	21,7	24,4	34,3	29,4	17,9	22,2	3,3	5,3	16,7	7,7	5,3	5,9
Stabile	28,1	31,4	8,3	33,3	40,5	36,6	37,1	38,2	35,7	29,6	36,7	15,8	27,8	0,0	15,8	23,5
Diminuzione	37,5	42,9	38,9	28,2	37,8	39,0	28,6	32,4	46,4	48,2	60,0	78,9	55,6	92,3	78,9	70,6
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	59,4	74,2	74,3	74,4	67,6	68,3	78,4	75,7	38,7	42,9	30,0	22,2	11,1	23,1	15,8	15,8
Stabile	37,5	22,9	20,0	23,1	32,4	29,3	16,2	24,3	54,8	50,0	43,3	33,3	44,4	38,5	47,4	63,2
Diminuzione	3,1	2,9	5,7	2,6	0,0	2,4	5,4	0,0	6,5	7,1	26,7	44,4	44,4	38,5	36,8	21,1
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	40,5	47,7	47,5	44,7	30,0	37,8	30,8	30,0	38,2	42,9	64,5	47,6	55,0	69,2	47,6	38,1
Stabile	48,7	43,2	45,0	46,8	60,0	51,1	51,3	47,5	52,9	51,4	29,0	42,9	45,0	23,1	38,1	52,4
Diminuzione	10,8	9,1	7,5	8,5	10,0	11,1	17,9	22,5	8,8	5,7	6,5	9,5	0,0	7,7	14,3	9,5

(1) I dati dell'ultima colonna delle tabelle di questa Appendice sono dati di previsione. I risultati relativi al periodo 1994-2005 sono disponibili nelle edizioni precedenti dell'Indagine.



**Tab.2. Andamento tendenziale dei principali indicatori del trasporto merci su strada
(distribuzione percentuale delle risposte)**

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Offerta (tonn.)</u>																
Aumento	32,0	35,8	37,3	34,0	24,6	1,9	1,8	5,4	37,0	35,8	28,3	14,0	20,0	31,3	9,1	14,7
Stabile	52,0	49,1	52,9	46,8	38,6	35,1	19,3	32,1	38,9	37,8	45,7	41,8	33,3	37,5	48,5	38,2
Diminuzione	16,0	15,1	9,8	19,1	36,8	63,0	78,9	62,5	24,1	26,4	26,0	44,2	46,7	31,3	42,4	47,1
<u>Dom.nazionale (tonn.)</u>																
Aumento	30,0	46,5	32,5	38,5	28,3	8,3	1,9	8,9	40,9	27,2	25,0	17,2	17,5	14,3	14,3	22,2
Stabile	55,0	39,5	52,5	43,6	37,7	22,9	13,2	26,7	27,3	36,4	44,4	31,4	25,0	40,5	35,7	25,9
Diminuzione	15,0	14,0	15,0	17,9	34,0	68,8	84,9	64,4	31,8	36,4	30,6	51,4	57,5	45,2	50,0	51,9
<u>Dom. nazionaz. (tkm)</u>																
Aumento	28,2	34,1	27,3	25,7	24,4	7,3	2,1	7,3	34,9	27,5	21,6	9,7	18,8	10,3	13,0	12,0
Stabile	59,0	56,1	57,6	60,0	37,8	34,2	20,8	39,0	44,2	40,0	45,8	41,9	31,3	46,2	26,1	32,0
Diminuzione	12,8	9,8	15,2	14,3	37,8	58,5	77,1	53,7	20,9	32,5	32,4	48,4	50,0	43,6	60,9	56,0
<u>Dom.internaz. (tonn.)</u>																
Aumento	44,1	40,0	41,7	28,1	24,4	4,9	5,1	14,3	55,6	59,5	38,7	28,6	20,7	18,8	35,0	47,4
Stabile	41,2	42,9	50,0	53,1	29,7	24,4	15,4	34,3	27,8	21,6	38,7	39,3	31,0	46,9	30,0	15,8
Diminuzione	14,7	17,1	8,3	18,8	45,9	70,7	79,5	51,4	16,7	18,9	22,6	32,1	48,3	34,4	35,0	36,8
<u>Dom. internaz. (tkm)</u>																
Aumento	45,2	40,0	36,4	15,2	17,6	0,0	0,0	12,9	43,2	59,4	27,6	25,0	19,2	16,1	31,6	35,0
Stabile	41,9	46,7	57,6	69,7	35,3	35,3	19,4	38,7	40,5	25,0	51,7	45,8	30,8	48,4	31,6	30,0
Diminuzione	12,9	13,3	6,1	15,2	47,1	64,7	80,6	48,4	16,2	15,6	20,7	29,2	50,0	35,5	36,8	35,0
<u>Fatturato</u>																
Aumento	42,0	49,1	51,9	48,9	34,5	5,6	1,8	8,8	50,0	48,0	51,1	32,6	28,9	28,6	25,0	30,3
Stabile	44,0	32,1	34,6	31,9	31,0	33,3	8,8	15,8	20,4	20,4	26,7	34,8	20,0	28,6	25,0	15,2
Diminuzione	14,0	18,8	13,5	19,1	34,5	61,1	89,5	75,4	29,6	29,6	22,2	32,6	51,1	42,9	50,0	54,5

(segue)

(segue Tab.2.)

	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
<u>Tariffe nazionali</u>																
Aumento	16,7	22,9	28,3	20,0	40,4	10,2	1,9	3,8	2,1	2,1	28,6	22,0	23,8	9,1	9,4	3,1
Stabile	78,6	70,8	69,6	72,5	51,9	59,2	45,3	48,1	76,6	68,1	61,9	61,0	64,3	70,5	65,6	78,1
Diminuzione	4,8	6,3	2,2	7,5	7,7	30,6	52,8	48,1	21,3	29,8	9,5	17,0	11,9	20,5	25,0	18,8
<u>Tariffe internazionali</u>																
Aumento	22,6	38,7	23,1	18,2	23,7	7,7	0,0	5,3	10,0	17,1	35,3	20,0	12,9	12,5	4,3	4,3
Stabile	74,2	58,1	76,9	69,7	60,5	43,6	35,0	44,7	85,0	68,3	58,8	70,0	74,2	56,3	73,9	78,3
Diminuzione	3,2	3,2	0,0	12,1	15,8	48,7	65,0	50,0	5,0	14,6	5,9	10,0	12,9	31,3	21,7	17,4
<u>Investimenti</u>																
Aumento	30,4	35,8	27,1	27,9	27,8	18,0	1,9	1,8	14,0	7,5	16,3	12,2	12,2	15,9	25,0	28,1
Stabile	50,0	50,9	60,4	60,5	50,0	38,0	32,7	41,8	50,0	54,7	44,2	36,6	41,5	38,6	31,3	34,4
Diminuzione	19,6	13,3	12,5	11,6	22,2	44,0	65,4	56,4	36,0	37,7	39,5	51,2	46,3	45,5	43,8	37,5
<u>Produttività mezzi</u>																
Aumento	22,7	22,6	16,3	9,5	13,0	7,7	3,8	9,3	28,0	7,7	23,3	14,3	11,9	22,7	12,5	15,6
Stabile	68,2	60,4	65,3	66,7	51,8	38,5	30,8	42,6	44,0	55,8	51,2	31,0	54,8	40,9	53,1	53,1
Diminuzione	9,1	17,0	18,4	23,8	35,2	53,8	65,4	48,1	28,0	36,5	25,5	54,7	33,3	36,4	34,4	31,3
<u>Occupazione</u>																
Aumento	13,3	32,1	28,0	21,4	22,3	6,0	5,7	3,8	15,4	13,2	15,9	14,3	14,3	8,9	12,5	12,5
Stabile	71,1	49,1	54,0	61,9	44,4	60,0	41,5	35,8	36,5	49,1	47,7	45,2	47,6	48,9	43,8	59,4
Diminuzione	15,6	18,8	18,0	16,7	33,3	34,0	52,8	60,4	48,1	37,7	36,4	40,5	38,1	42,2	43,8	28,1
<u>Costo del lavoro</u>																
Aumento	69,6	64,2	74,0	53,5	77,8	30,0	15,4	25,5	23,1	47,2	54,5	52,4	50,0	41,3	45,2	45,2
Stabile	30,4	34,0	24,0	46,5	22,2	64,0	65,4	60,0	75,0	50,9	43,2	42,8	45,2	47,8	35,5	41,9
Diminuzione	0,0	1,8	2,0	0,0	0,0	6,0	19,2	14,5	1,9	1,9	2,3	4,8	4,8	10,9	19,4	12,9
<u>Produttività personale</u>																
Aumento	24,4	28,3	16,3	11,6	18,5	5,8	5,8	10,9	36,0	15,4	18,6	19,0	16,7	15,2	25,0	18,8
Stabile	64,4	52,8	63,3	65,1	55,6	40,4	30,8	45,5	44,0	50,0	58,1	50,0	54,8	47,8	37,5	50,0
Diminuzione	11,1	18,9	20,4	23,3	25,9	53,8	63,5	43,6	20,0	34,6	23,3	31,0	28,6	37,0	37,5	31,3



APPENDICE 3 - I DATI DEL TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI - ANNI 2005-2013

Tab. 1. Il trasporto aereo di merci e posta – Anni 2005-2013 (Dati in tonnellate)

Aeroporto	2005		2006		2007		2008		2009	
	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta	Merchi	Posta
Alghero	127	648	100	510	127	648	625	682	1.336	366
Ancona	5.169	959	4.248	1.054	5.169	959	5.516	925	4.651	965
Bari	1.483	2.557	1.245	2.200	1.483	2.557	1.357	2.544	268	1.786
Bergamo	134.449	---	140.630	---	134.449	---	122.398	---	100.354	---
Bologna	16.882	1.818	27.892	4.574	16.882	1.818	24.680	1.816	24.629	2.698
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	24.694	22.461	24.428	---	24.694	22.461	9.626	30.341	4.895	31.175
Brindisi	186	70	217	306	186	70	125	6	128	231
Cagliari	2.734	2.266	2.568	2.231	2.734	2.266	2.536	2.355	1.957	2.016
Catania	5.340	3.473	6.208	3.026	5.340	3.473	5.664	3.144	6.361	2.168
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	9	---	7	---	9	---	---	---	---	---
Firenze	1.399	---	2.287	---	1.399	---	1.927	---	936	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	37	---	618	---	37	---	4	---	1	---
Genova	4.752	999	4.867	1.194	4.752	999	4.248	1.064	3.496	1.171
L.Terne	205	1.876	264	2.022	205	1.876	132	1.846	121	1.867
MI Linate	17.473	6.024	18.521	8.946	17.473	6.024	16.043	3.965	13.655	3.372
MI MXP	471.147	15.518	405.452	13.676	471.147	15.518	403.585	12.367	333.721	10.328
Napoli	4.869	2.994	5.121	3.231	4.869	2.994	3.567	2.231	3.259	2.394
Olbia	1.497	8	889	26	1.497	8	802	---	220	---
Palermo	2.459	1.925	2.823	2.363	2.459	1.925	2.118	2.202	1.245	2.063
Parma	---	---	313	---	---	---	---	---	---	---
Perugia	---	---	---	---	---	---	---	---	1	---
Pescara	1.984	1.307	1.406	1.443	1.984	1.307	2.170	1.169	---	---
Pisa	13.739	1.360	12.855	1.114	13.739	1.360	10.002	1.457	5.900	105
Reg.Cal.	335	---	197	---	335	---	180	---	124	---
Rimini	1.596	---	2.118	83	1.596	---	1.884	---	629	---
RM Cia.	23.006	---	23.763	22	23.006	---	19.637	7	16.983	---
RM Fco	130.612	24.219	123.220	41.541	130.612	24.219	137.425	15.781	126.983	12.005
Torino	11.802	1.866	11.228	1.771	11.802	1.866	10.125	1.674	6.553	388
Trapani	13	14	73	56	13	14	13	14	13	3
Treviso	17.568	24	19.598	---	17.568	24	8.644	2	2.763	---
TS-R.Leg.	1.161	54	947	79	1.161	54	1.114	1	885	---
Venezia	21.677	2.284	23.019	3.674	21.677	2.284	28.839	1.843	31.268	1.264
Verona	8.757	401	10.670	1.468	8.757	401	7.509	5	6.183	152
Totale	927.161	95.125	877.792	96.610	927.161	95.125	832.495	87.441	699.518	76.517

(segue)

(segue Tab.1.)

Aeroporto	2010		2011		2012		Gen.-ott.'13	
	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta	Merci	Posta
Alghero	1.445	1	1.579	1	1.636	---	32	---
Ancona	5.349	925	6.293	703	6.072	792	4.988	673
Bari	247	2.155	201	1.930	230	1.769	220	1.478
Bergamo	106.921	---	112.556	---	117.005	---	94.806	---
Bologna	35.832	1.967	42.749	1.038	38.957	1.686	36.480	---
Bolzano	---	---	---	---	---	---	---	---
Brescia	4.266	30.054	12.852	27.290	13.701	27.045	11.262	22.342
Brindisi	154	---	75	---	62	5	13	---
Cagliari	1.810	1.802	1.630	1.485	1.640	1.412	1.617	1.213
Catania	8.236	974	8.202	764	7.454	450	4.646	464
Crotone	---	---	---	---	---	---	---	---
Cuneo	2.030	---	---	---	---	---	---	---
Firenze	575	---	484	---	358	---	279	---
Foggia	---	---	---	---	---	---	---	---
Forlì	1.204	---	544	---	2	---	---	---
Genova	3.591	325	3.256	---	3.429	---	3.762	---
Lam.Terme	117	1.823	103	1.671	108	1.590	1.297	1.297
MI Linate	15.519	3.543	15.852	3.739	15.514	4.293	3.818	3.818
MI MXP	422.429	10.245	440.258	10.188	405.858	8.459	7.219	7.219
Napoli	2.873	2.454	2.956	1.993	3.202	2.079	1.765	1.765
Olbia	221	---	203	---	136	---	---	---
Palermo	1.002	1.850	745	1.232	1.054	1.313	887	887
Parma	---	---	3	---	---	---	---	---
Perugia	5	---	---	---	---	---	---	---
Pescara	846	1.270	2	1.198	23	1.198	712	712
Pisa	6.836	121	7.346	133	7.260	117	86	86
Reggio C.	191	---	131	---	114	---	---	---
Rimini	400	---	668	119	643	100	207	207
RM C.	18.002	---	18.845	---	16.943	---	4	4
RM FCO	153.679	10.866	142.836	9.031	135.846	7.398	5.550	5.550
Torino	8.351	---	8.137	---	10.542	1	8.475	---
Trapani	10	---	13	---	38	---	35	---
Treviso (1)	2.932	---	868	---	53	---	---	---
TS-R.Leg.	659	---	676	---	639	---	499	---
Venezia (1)	37.478	131	41.801	85	40.857	31	37.891	47
Verona	4.630	4	5.379	2	4.992	---	4.133	---
Totale	847.840	70.510	877.243	62.602	834.368	59.738	749.613	47.762

(1) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.

Fonte: Assaeroporti



Tab. 2. Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2006-2013 (Dati in migliaia)

Aeroporto	2006			2007			2008			2009		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	649	419	1.070	714	583	1.299	819	560	1.380	944	560	1.506
Ancona	192	275	473	191	294	492	137	265	410	119	300	425
Bari	1.485	449	1.969	1.782	562	2.363	1.812	650	2.489	2.185	612	2.822
Bergamo	769	4.457	5.241	848	4.873	5.737	1.158	5.303	6.479	1.748	5.396	7.157
Bologna	1.290	2.634	3.992	1.446	2.807	4.354	1.196	2.927	4.217	1.429	3.290	4.775
Bolzano	59	10	69	64	11	75	56	8	65	50	2	52
Brescia	36	190	228	5	180	186	85	168	255	77	122	200
Brindisi	713	90	813	831	87	928	842	122	983	947	134	1.090
Cagliari	2.148	313	2.489	2.243	403	2.667	2.434	488	2.926	2.565	749	3.329
Catania	4.294	1.073	5.393	4.731	1.315	6.080	4.699	1.318	6.051	4.710	1.193	5.932
Crotone	103	1	104	106	0,3	106	89	---	89	52	---	52
Cuneo	3	23	25	2	54	56	10	69	79	32	91	124
Firenze	546	975	1.521	637	1.260	1.905	524	1.390	1.917	378	1.298	1.677
Foggia	6	---	6	7	---	7	29	---	29	66	1	66
Forlì	256	358	616	245	460	707	255	516	778	286	235	523
Genova	690	376	1.071	768	336	1.116	725	445	1.191	667	452	1.127
L. Terme	981	361	1.356	1.110	337	1.458	1.189	306	1.502	1.323	314	1.645
MI Linate	7.232	2.461	9.697	7.396	2.529	9.927	6.706	2.558	9.266	5.834	2.460	8.295
MI MXP	2.967	18.654	21.767	3.089	20.628	23.885	1.729	17.286	19.222	3.038	14.312	17.552
Napoli	2.783	2.271	5.084	3.202	2.518	5.761	3.042	2.548	5.629	2.934	2.346	5.311
Olbia	1.204	562	1.805	1.134	607	1.771	1.136	604	1.776	1.100	522	1.669
Palermo	3.394	850	4.277	3.515	969	4.508	3.586	836	4.442	3.651	699	4.373
Parma	49	74	124	58	85	143	198	87	285	186	69	256
Perugia	20	22	43	19	74	93	33	74	107	19	99	118
Pescara	107	226	333	112	252	364	111	285	396	145	259	405
Pisa	579	2.424	3.009	833	2.876	3.719	945	2.996	3.955	1.096	2.900	4.012
R.Calabria	569	9	607	538	10	582	459	32	535	441	10	508
Rimini	42	274	321	49	436	494	37	380	430	33	336	379
RM Ciamp.	460	4.438	4.900	542	4.808	5.352	589	4.153	4.743	971	3.787	4.758
RM FCO	12.558	17.168	30.176	13.456	19.024	32.945	13.459	21.356	35.226	12.563	20.853	33.808
Siena	1	1	2	1	0,4	1	0,4	0,4	1	1	0,4	1
Torino	1.732	1.476	3.248	1.949	1.533	3.501	1.974	1.423	3.413	1.930	1.278	3.221
Trapani	306	5	312	433	73	506	342	187	532	758	301	1.068
Treviso	186	1.145	1.331	211	1.327	1.539	211	1.490	1.700	355	1.416	1.771
TS-Ronchi	400	265	673	464	271	737	440	334	777	379	313	696
Venezia	1.865	4.433	6.329	2.009	5.024	7.059	1.668	5.180	6.878	1.716	4.973	6.702
Verona	1.066	1.895	3.001	1.222	2.243	3.502	1.271	2.096	3.393	1.216	1.820	3.059
Totale	51.741	70.657	123.473	55.962	78.848	135.925	53.996	78.441	133.544	55.795	73.243	130.055

(segue)

(segue Tab.2.)

Aeroporto	2010			2011			2012			Gen.-ott. '13		
	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)	Naz.	Intern.	Tot.(1)
Alghero	920	465	1.387	1.023	488	1.513	994	519	1.518	871	529	1.413
Ancona	149	355	511	174	423	602	176	377	559	163	290	456
Bari	2.503	872	3.394	2.725	985	3.722	2.733	1.028	3.777	2.136	955	3.097
Bergamo	2.112	5.549	7.674	2.577	5.833	8.417	2.737	6.140	8.888	2.368	5.291	7.668
Bologna	1.551	3.881	5.503	1.703	4.111	5.876	1.704	4.176	5.951	1.376	3.894	5.323
Bolzano	53	1	54	59	0,4	59	37	0,1	37	18	0	18
Brescia	57	102	161	1	27	30	0,4	18	19	0	7	7
Brindisi	1.337	261	1.604	1.716	334	2.056	1.758	334	2.098	1.397	315	1.716
Cagliari	2.709	714	3.438	2.909	773	3.694	2.880	691	3.586	2.406	746	3.159
Catania	5.040	1.259	6.318	5.449	1.322	6.790	4.833	1.374	6.243	4.107	1.430	5.565
Crotone	104	---	104	121	0,4	122	150	4	154	25	0	25
Cuneo	47	129	178	67	154	223	74	159	234	108	142	252
Firenze	371	1.354	1.725	410	1.483	1.893	354	1.486	1.841	303	1.427	1.730
Foggia	70	0,1	70	61	0,1	61	6	0	6	5	0	5
Forlì	268	371	640	48	296	345	1	259	261	0	40	40
Genova	809	464	1.278	859	535	1.397	806	563	1.373	670	473	1.144
Grosseto	---	---	---	---	---	---	0,4	3,3	3,7	0	4	5
L. Terme	1.641	267	1.915	1.848	446	2.300	1.823	378	2.207	1.507	397	1.912
MI Linate	5.503	2.792	8.296	5.570	3.492	9.064	5.331	3.845	9.177	4.369	3.264	7.635
MI MXP	3.662	15.052	18.948	3.886	15.201	19.291	3.550	14.780	18.523	2.608	12.629	15.368
Napoli	3.068	2.468	5.572	3.093	2.636	5.757	2.944	2.814	5.791	2.138	2.570	4.735
Olbia	1.061	533	1.623	1.202	624	1.851	1.159	701	1.866	1.078	799	1.889
Palermo	3.749	594	4.364	4.160	805	4.989	3.707	875	4.605	2.880	882	3.775
Parma	169	69	239	200	68	269	120	56	176	119	56	175
Perugia	15	93	108	49	122	171	53	143	197	62	133	195
Pescara	197	259	457	229	317	547	244	315	560	197	272	470
Pisa	1.064	2.981	4.059	1.299	3.210	4.519	1.326	3.155	4.488	1.090	2.863	3.962
R. Calabria	453	18	545	512	8	558	569	0	569	471	0	472
Rimini	28	511	549	229	684	916	162	623	792	9	501	513
RM Ciamp	785	3.747	4.532	969	3.773	4.741	1.004	3.457	4.461	852	3.077	3.930
RM FCO	12.673	23.281	36.337	12.956	24.449	37.651	11.815	24.926	36.980	9.291	21.750	31.235
Siena	1	1	1	1	1	2	1	1	2	0	0	0
Torino	2.144	1.397	3.553	2.287	1.413	3.704	2.096	1.411	3.515	1.498	1.163	2.665
Trapani	1.025	657	1.682	918	551	1.470	1.111	466	1.577	1.117	564	1.681
Treviso (2)	371	1.773	2.146	212	862	1.075	486	1.839	2.328	396	1.490	1.887
TS-Ronchi	430	291	723	498	356	856	524	353	879	454	292	749
Venezia (2)	1.903	4.936	6.855	2.090	6.464	8.563	1.814	6.345	8.175	1.487	5.897	7.397
Verona	1.185	1.799	3.017	1.305	2.044	3.379	1.044	2.108	3.192	742	1.695	2.463
Totale	59.228	79.297	139.558	63.415	84.290	148.473	60.128	85.719	146.610	48.319	75.837	124.729

(1) Compresi i transiti ed esclusa l'Aviazione Generale.

(2) Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.



Tab. 3. Trasporto ferroviario di passeggeri per dimensione di impresa – Anni 2006-‘11

Imprese	2006	2007	2008	2009	2010	2011(a)
Grandi Imprese						
Passeggeri (milioni)	540	558	589	586	622	810
Passeggeri-km (milioni)	46.439	45.985	45.767	44.404	43.349	45.944
Percorso medio (km)	86,0	82,4	77,7	75,8	69,7	56,7
Piccole e medie imprese						
Passeggeri (milioni)	213	217	213	214	217	37
Passeggeri-km (milioni)	3.747	3.795	3.757	3.720	3.823	901
Percorso medio (km)	17,6	17,5	17,6	17,4	17,7	24,2
Totale						
Passeggeri (milioni)	754	774	802	800	839	847
Passeggeri-km (milioni)	50.185	49.780	49.524	48.124	47.172	46.845
Percorso medio (km)	66,6	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3

(a) A partire dall'anno 2011 sono stati ridefiniti i due gruppi di imprese (Grandi Imprese e Piccole e Medie Imprese) in base alle soglie di traffico passeggeri stabilite dal regolamento Ce 91/2003. Confronti fra i dati dell'anno 2011 e quelli degli anni precedenti relativi ai due suddetti gruppi sono da effettuarsi tenendo conto di tale cambiamento.”

Fonte: Istat

Tab. 4. Trasporto ferroviario di merci per tipo di trasporto e dimensione di impresa – Anni 2005-‘11

Tipo di trasporto (1)	2005		2006		2007		2008	
	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>	<i>Tonn. (migliaia)</i>	<i>T-km (milioni)</i>
Grandi Imprese								
Nazionale	31.183	11.854	33.752	12.665	33.604	12.641	31.101	11.927
Internaz.in Entrata	26.230	5.964	25.261	5.770	24.959	5.786	23.379	5.405
Internaz.in Uscita	11.240	2.299	11.564	2.416	12.172	2.752	11.402	2.582
Transito	23	14	27	17	27	17	6	4
Totale	68.676	20.130	70.604	20.868	70.761	21.197	65.888	19.918
Percorrenza media	293,1	---	295,6	---	299,6	---	302,3	---
Piccole e medie imprese								
Nazionale	3.434	167	4.336	290	4.968	551	4.140	518
Internaz.in Entrata	9.317	1.183	13.391	1.403	14.627	1.812	12.240	2.039
Internaz.in Uscita	8.329	1.280	13.838	1.590	14.958	1.725	13.526	1.354
Transito	-	-	-	-	-	-	16	3
Totale	21.080	2.631	31.565	3.283	34.553	4.088	29.922	3.914
Percorrenza media	124,8	---	104,0	---	118,3	---	130,8	---
Totale								
Nazionale	34.617	12.021	38.088	12.955	38.571	13.192	35.241	12.445
Internaz.in Entrata	35.547	7.147	38.652	7.173	39.586	7.598	35.619	7.444
Internaz.in Uscita	19.569	3.579	25.402	4.006	27.130	4.477	24.928	3.936
Transito	23	14	27	17	27	17	21	6
Totale	89.755	22.761	102.169	24.151	105.314	25.285	95.810	23.831
Percorrenza media	253,6	---	236,4	---	240,0	---	248,7	---

(1) La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.

(segue)

(segue Tab.4.)

Tipo di trasporto (1)	2009 (2)		2010		2011	
	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	T-km (milioni)
Grandi Imprese						
Nazionale	22.496	8.299	20.536	7.188	22.622	7.169
Internaz.in Entrata	24.524	5.079	28.181	5.237	33.976	6.201
Internaz.in Uscita	15.249	2.854	15.727	2.714	22.334	3.909
Transito	1	1	0,1	(3)	0,9	0,6
Totale	62.270	16.232	64.444	15.139	78.932	17.279
Percorrenza media	260,7	---	234,9	---	218,9	---
Piccole e medie imprese						
Nazionale	4.081	456	7.648	1.603	10.020	1.977
Internaz.in Entrata	6.264	666	7.511	1.207	1.999	332
Internaz.in Uscita	3.715	436	4.831	668	859	198
Transito	7	2	-	-	-	-
Totale	14.067	1.559	19.990	3.477	12.878	2.508
Percorrenza media	110,9	---	173,9	---	194,8	---
Totale						
Nazionale	26.577	8.755	28.184	8.791	32.642	9.146
Internaz.in Entrata	30.788	5.744	35.692	6.444	35.975	6.533
Internaz.in Uscita	18.964	3.290	20.558	3.382	23.193	4.108
Transito	8	2	0,1	(3)	1	1
Totale	76.337	17.791	84.435	18.616	91.811	19.787
Percorrenza media	233,1	---	220,5	---	215,5	---

(1) La merce trasportata, come richiesto dal regolamento, non include il peso dei carri privati vuoti.

(2) Dall'anno 2009 il confronto con gli anni precedenti va effettuato con cautela perché l'universo dei due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) varia in base al volume del traffico merci realizzato dalle singole imprese secondo le soglie individuate dal regolamento Ce 91/2003.

(3) Valore pari a 44.00 tkm.

Fonte: Istat

**Tab. 5. Composizione della flotta italiana per trasporto passeggeri (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2005-2013**

Tipo di nave	Crociera		Aliscafi (1)		Traghetti misti		Altre navi		Totale	
	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)	Num.	Tsl (2)
31/12/'05	15	874	87	29	214	1.808	123	34	439	2.745
31/12/'06	15	969	85	25	217	2.055	133	53	450	3.101
31/12/'07	19	1.205	85	25	217	2.172	137	62	458	3.464
31/12/'08	20	1.229	83	24	220	2.293	136	61	459	3.607
31/12/'09	21	1.434	81	24	219	2.477	137	46	458	3.981
31/12/'10	22	1.451	82	24	226	2.440	151	62	482	3.977
31/12/'11	24	1.731	77	23	218	2.435	144	62	463	4.251
30/12/'12	23	1.983	71	22	212	2.484	138	47	444	4.536
30/12/'12 (3)	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		450	4.500

(1) Aliscafi, catamarani e unità veloci.

(2) Dati in migliaia.

(3) Dati provvisori.

Fonte: Confitarma



**Tab. 6. Composizione della flotta italiana per trasporto merci (navi sopra le 100 tsl)
Anni 2005-2013**

Tipo di nave (1)	31/12/'05		31/12/'06		31/12/'07		31/12/'08		31/12/'09	
	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)
<i>Da carico liquido</i>	286	3.556	294	3.743	303	4.041	318	4.493	324	5.250
- Petroliere	108	1.924	116	2.102	114	2.170	118	2.498	127	3.187
- Gasiere	43	368	43	353	37	326	35	316	34	321
- Chimichiere	103	1.229	102	1.253	118	1.508	133	1.645	132	1.712
- Altre cisterne	32	35	33	34	34	37	32	32	31	31
<i>Da carico secco</i>	188	4.771	204	5.551	211	5.660	203	5.587	204	5.875
- Carico generale	43	237	38	275	47	276	45	272	41	199
- Portacontenitori e frigorifere	25	727	30	869	35	1.126	29	1.010	25	907
- Portarinfuse	40	1.651	58	2.134	52	2.028	56	2.198	67	2.699
- Traghetti	80	2.156	78	2.273	77	2.229	73	2.107	71	2.069
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	2	65	2	65	2	65	2	65	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	519	711	530	684	561	741	579	764	585	647
- Rimorchiatori e navi appoggio	299	126	307	127	325	133	339	150	350	164
- Altri tipi di navi	220	585	223	557	236	608	240	613	235	483
Totale	995	9.103	1.030	10.043	1.077	10.507	1.102	10.909	1.114	11.322

Tipo di nave (2)	31/12/'10		31/12/'11		30/12/'12		30/11/'13 (3)	
	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)	N.	Tsl (2)
<i>Da carico liquido</i>	317	5.422	307	5.606	299	5.611	287	5.350
- Petroliere	117	3.102	118	3.348	117	3.399	n.d.	
- Gasiere	27	358	26	334	27	425	n.d.	
- Chimichiere	134	1.924	130	1.888	122	1.751	n.d.	
- Altre cisterne	39	38	33	36	33	36	n.d.	
<i>Da carico secco</i>	234	7.176	245	8.143	240	8.262	234	8.200
- Carico generale	45	280	42	286	42	290	n.d.	
- Portacontenitori e frigorifere	21	856	21	856	19	763	n.d.	
- Portarinfuse	92	3.722	107	4.475	109	4.648	n.d.	
- Traghetti	76	2.318	75	2.526	70	2.561	n.d.	
<i>Portarinfuse polivalenti</i>	1	33	1	33	1	33	1	33
<i>Navi per serv. ausiliari</i>	631	720	603	746	597	683	600	690
- Rimorchiatori e navi appoggio	367	170	361	229	357	240	n.d.	
- Altri tipi di navi	264	550	242	517	240	443	n.d.	
Totale	1.183	13.351	1.156	14.52	1.137	14.589	1.222	18.800

(1) A partire dal 2005, sono state considerate anche le navi per i servizi ausiliari.

(2) Dati in migliaia.

(3) Dati provvisori.

Fonte: Confitarma

Tab. 7. Il trasporto marittimo di merci nei principali porti italiani – Anni 2006-2012 (Migliaia di tonnellate)

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	16.502	16.051	15.653	14.513	14.098	14.654	13.311
Genova	54.970	57.190	54.218	47.454	50.702	50.393	50.207
La Spezia	19.292	19.416	18.619	14.328	17.950	17.061	15.438
Marina di Carrara	3.271	2.900	2.572	2.027	3.342	3.232	3.273
Livorno	28.631	32.935	34.029	26.766	30.299	29.673	27.418
Piombino	8.979	9.002	7.869	5.221	6.555	6.004	6.007
Civitavecchia	8.744	7.685	8.240	8.807	10.322	11.690	11.480
Fiumicino	5.639	5.644	5.472	5.545	5.174	5.887	4.482
Gaeta	2.236	2.750	2.733	2.427	2.107	2.595	2.350
Napoli (1)	20.800	20.269	19.352	19.419	21.923	21.547	20.038
Salerno	8.635	10.893	9.777	8.649	9.842	10.533	10.173
Gioia Tauro	23.844	30.180	34.313	30.132	30.400	24.696	24.200
Taranto	49.434	47.221	43.271	27.175	34.849	40.799	34.942
Brindisi	10.502	10.535	12.968	11.020	9.950	9.892	10.108
Bari	5.216	5.555	5.093	4.987	5.303	5.437	4.501
Barletta	---	1.205	1.154	834	889	943	890
Monopoli	---	187	224	263	298	327	241
Ancona	9.232	9.157	9.427	8.773	8.521	8.413	7.952
Ravenna	26.770	26.308	25.896	18.703	21.922	23.344	21.460
Chioggia	2.669	2.383	3.145	2.494	1.833	2.142	1.928
Venezia	30.937	30.215	30.239	25.233	26.390	26.301	25.376
Portonogaro	1.205	1.456	1.441	897	1.205	1.207	1.545
Monfalcone	4.528	4.412	4.023	3.204	3.088	3.468	3.717
Trieste	48.168	46.116	48.279	44.393	47.634	48.238	49.207
Messina-Mil.	26.647	23.498	22.503	21.353	23.068	23.277	22.394
Catania	3.845	4.308	4.596	4.680	4.877	5.198	4.840
Augusta	32.360	32.562	30.394	26.468	29.415	29.591	29.937
Palermo-T.Imerese (2)	6.142	6.630	7.448	7.414	7.876	8.554	7.691
Cagliari-Sarroch	36.134	35.551	34.101	34.726	35.873	35.827	35.414
Olbia-G.A.-P.Torres (3)	7.009	7.340	12.022	9.968	10.444	10.232	8.708
Totale (4)	505.683	509.556	509.073	437.872	476.148	481.154	459.228

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

(3) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Porto Torres.

(4) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani. Eventuali discrepanze con il valore totale ottenuto come somma dei dati dei singoli porti sono attribuibili ad arrotondamento.

Fonte: Assoporti



Tab. 8. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani – Anni 2006-2012
(Numero di teu)

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282
Genova	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806
La Spezia	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218
M. di Carrara	4.493	2.330	4.710	6.168	7.793	5.455	99
Livorno	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047
Civitavecchia	33.538	31.143	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965
Napoli (1)	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818
Salerno	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591
Gioia Tauro	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.104
Taranto	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461
Brindisi	4.268	5.359	673	722	1.107	485	97
Bari	49	64	113	55	680	11.121	29.398
Ancona	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213
Ravenna	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152
Venezia	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893
Portonogaro	46	---	---	---	40	---	40
Monfalcone	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166	591	812
Trieste	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023
Catania	16.372	22.504	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087
Augusta	---	---	---	19	78	---	200
Palermo-T. Imerese (2)	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784
Cagliari-Sar.	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236	621.536
Totale (3)	9.873.640	10.609.108	10.549.886	9.514.654	9.777.962	9.526.808	9.612.626

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

(3) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani.

Fonte: Assoporti

Tab. 9. Il sistema interportuale italiano – Anni 2011-2012

Strutture e capacità produttiva degli interporti italiani (mq)	2011	2012
Aree destinate all'attività interportuale	37.463.838	37.905.092
Aree disponibili per l'attività interportuale	32.133.065	32.186.151
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	22.618.447	21.810.499
Aree verdi	---	3.558.656
Aree terminalistiche (1)	2.796.000	3.209.249
Aree logistiche (2)	5.975.313	5.915.457
Potenza degli impianti fotovoltaici (kWp)	---	75.435
Traffico ferroviario	2011(3)	2012
TEU movimentati	1.739.625	1.834.397
Carri ferroviari	105.847	136.648
Coppie di treni intermodali	27.550	23.032

(1) In questo valore sono incluse le aree dei terminal al di fuori del perimetro degli interporti, ma adiacenti a questi e funzionali alla loro operatività.

(2) In questo valore sono inclusi i magazzini, i piazzali e i parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.

(3) Non comprendono i valori relativi al Polo Logistico Integrato di Mortara e all'Interporto Centro Italia Orte.

Fonte: Unione Interporti Riuniti - UIR

Tab. 10. Il trasporto marittimo di passeggeri nei principali porti italiani – Anni 2006-2012

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Savona-Vado	894.992	1.075.312	1.113.375	1.028.486	1.092.315	1.307.003	1.208.512
Genova	3.113.448	3.223.196	3.262.912	3.486.683	3.639.975	3.113.679	2.771.962
La Spezia	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239
Marina di Carrara	---	---	27.100	23.137	9.474	11.493	---
Livorno	2.916.532	2.995.554	3.178.971	3.263.289	3.374.768	3.068.047	2.806.271
Piombino	3.879.151	3.855.557	3.653.648	3.453.847	3.288.272	3.240.030	3.028.505
Civitavecchia	3.599.551	3.807.522	4.263.118	4.103.141	4.235.809	4.525.619	4.039.608
Fiumicino	120.270	89.744	60.523	---	---	---	---
Gaeta	777	475	528	902	1.568	4.499	966
Napoli (1)	9.028.008	8.988.056	9.026.247	8.618.000	7.365.397	7.516.191	7.439.763
Salerno	417.233	517.753	559.588	562.782	625.761	639.978	618.077
Taranto	211	184	189	---	---	604	427
Brindisi	457.184	422.428	504.373	524.104	520.853	527.001	481.780
Bari	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217
Barletta	---	50	50	1.563	---	---	---
Monopoli	---	882	141	641	523	193	275
Ancona	1.574.050	1.524.191	1.504.890	1.572.407	1.654.821	1.553.787	1.172.489
Ravenna	13.616	15.020	16.709	17.726	17.121	163.829	106.498
Venezia	1.453.513	1.503.371	1.720.703	1.888.174	2.058.815	2.239.751	1.998.960
Monfalcone	280	126	217	180	186	213	40
Trieste	103.408	113.702	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647
Messina-Mil.	10.170.885	9.959.657	9.888.176	8.762.229	8.578.681	8.564.396	7.198.440
Catania	349.185	317.816	292.036	385.584	440.780	412.969	437.493
Augusta	---	---	---	---	---	---	1.136
Palermo-T.Imerese (2)	2.046.678	2.305.991	2.427.650	1.840.161	1.805.262	1.901.107	1.723.854
Cagliari-Sarroch	351.285	457.461	466.463	456.565	507.612	656.651	319.894
Olbia-G.A-P.Torres (3)	4.522.078	4.789.927	5.739.467	6.110.178	5.927.655	4.549.725	3.956.206
Totale (4)	47.671.122	47.823.359	49.756.350	48.164.047	47.161.092	46.095.811	41.314.259

(1) Per il 2009 stime Assoporti.

(2) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Termini Imerese.

(3) Dal 2008, viene inserito il dato relativo a Porto Torres.

(4) Per il 2006 è compreso il dato 2005 relativo a Trapani.

Fonte: Assoporti



Tab. 11. Passeggeri crociere nei principali porti italiani – Anni 2006-2012

Porti	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bari	303.338	351.897	465.739	567.885	507.712	586.848	618.882
Brindisi	2.492	10.303	2.004	1.745	28.489	5.226	13.507
Cagliari	24.072	63.638	89.871	112.419	159.753	232.118	80.555
Catania	84.677	112.676	96.920	181.578	189.613	188.815	243.787
Civitavecchia	1.268.477	1.586.101	1.819.855	1.802.938	1.898.233	2.577.438	2.398.063
Genova	475.134	520.197	547.905	671.468	860.290	798.521	797.239
La Spezia	62.088	79.355	49.656	31.021	44.874	90.408	50.239
Livorno	607.848	713.114	849.050	795.313	822.554	982.928	1.037.849
Marina di Carrara	---	---	---	23.137	9.474	11.493	---
Messina-Milazzo	253.462	293.296	337.117	253.199	374.441	500.636	438.379
Napoli	968.459	1.151.345	1.237.078	1.300.000	1.139.319	1.297.267	1.228.651
Palermo	590.521	876.469	1.006.193	891.351	394.885	567.049	354.399
Piombino (Portoferraio)	26.844	28.385	21.502	14.509	24.473	19.273	23.099
Ancona	18.916	48.652	61.423	75.445	135.858	144.721	110.106
Ravenna	4.478	6.607	8.867	10.328	9.153	156.359	100.379
Savona	592.038	761.002	770.801	709.861	780.672	948.459	810.097
Trieste	40.286	54.755	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652
Venezia	885.664	1.003.529	1.215.598	1.420.490	1.599.054	1.777.073	1.739.501
Salerno	-	18.634	32.548	35.453	98.815	99.274	113.268
Olbia-Golfo Aranci	35.486	101.882	209.536	224.115	184.623	141.632	276.941
Totale	6.244.280	7.781.837	8.909.403	9.128.688	9.277.617	11.153.721	10.504.593

Fonte: Assoporti

Tab. 12. Il traffico autostradale di veicoli leggeri e pesanti – Anni 2006-2013
(Milioni di veicoli-km)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Gen.-set. '13
Veicoli leggeri	62.109,9	63.508,8	63.260,1	64.087,1	64.476,3	63.604,9	59.136,0	44.944,9
Veicoli pesanti	19.754,1	20.222,2	19.803,6	18.258,4	18.756,4	18.752,1	17.353,0	12.758,2
Totale	81.864,0	83.731,0	83.063,7	82.345,5	83.232,7	82.357,0	76.489,0	57.703,1

Fonte: Aiscat

Tab. 13. Prime iscrizioni e radiazioni di autoveicoli per il trasporto merci – Anno 2000-2013
(Milioni di veicoli-km)

	Dati mensili (1)				Dati annuali		
	Prime iscrizioni		Radiazioni			Prime iscrizioni	Radiazioni
	2012	2013	2012	2013			
Gennaio	11.741	9.632	14.880	17.776	2000	250.236	101.722
Febbraio	12.437	9.028	13.295	15.447	2001	256.063	106.229
Marzo	12.533	10.311	13.949	14.449	2002	307.680	116.870
Aprile	10.954	8.776	11.133	13.146	2003	288.204	132.284
Maggio	13.052	10.365	13.852	14.691	2004	293.573	134.620
Giugno	11.123	9.646	12.417	12.548	2005	259.694	131.278
Luglio	11.683	10.303	12.921	14.066	2006	275.879	141.851
Agosto	6.066	5.488	8.359	7.255	2007	281.210	182.217
Settembre	10.139	9.057	11.794	11.507	2008	271.568	172.612
Ottobre	11.312	9.996	15.834	13.709	2009	207.011	157.965
Novembre	9.828	9.926	14.106	11.999	2010	204.492	155.200
Dicembre					2011	195.354	139.635
					2012	132.869	157.148

(1) Dati 2013 provvisori

Fonte: Aci